17e Année. — N° 812.

Numéro double : UN franc.
ÉTRANGER : 1 FR. 50.

11 Avril 1914. — Tous les Samedis.

VIE AU GRAND AIR

NUMÉRO SPÉCIAL
CONSACRÉ AU

CYCLISME SUR ROUTE

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Le Succès de Clément Bayard

tient à trois forces

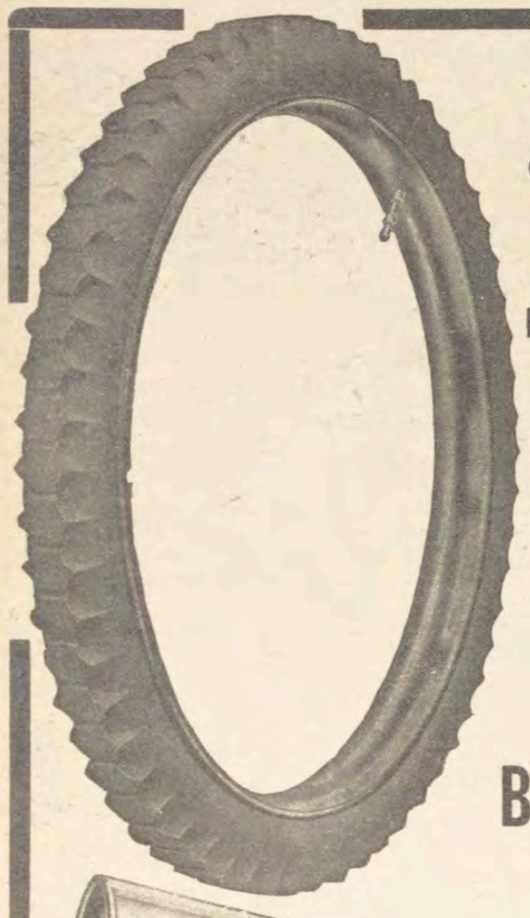
LA MEILLEURE CONCEPTION

LES MEILLEURS MATÉRIAUX

LE MEILLEUR USINAGE

USINES A LEVALLOIS-PARIS

Kosguth.



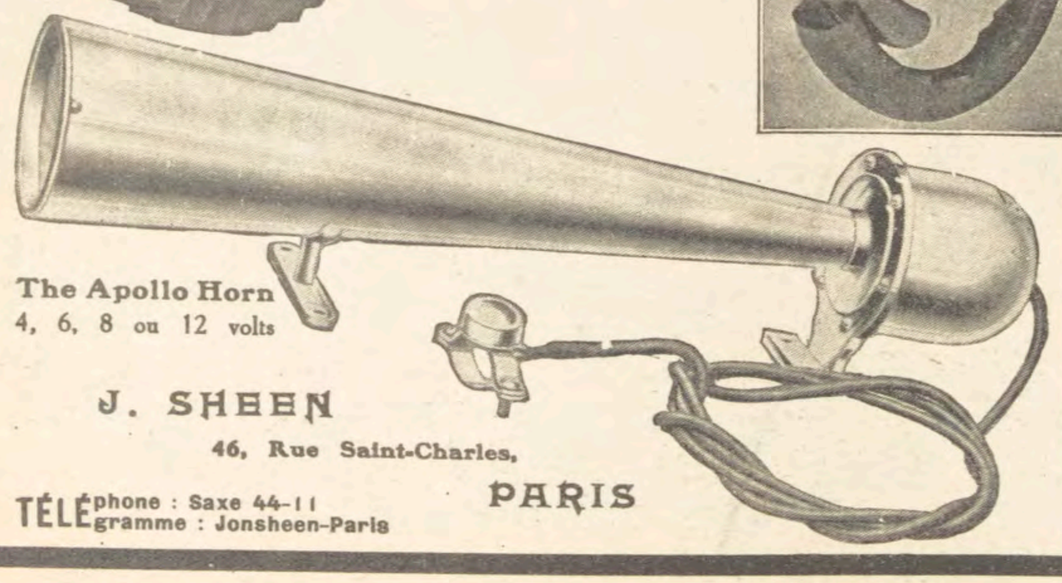
Le Pneu sculpté

BELDAM

SEMELLE **DOUBLE**
DURÉE **TRIPLE**

Protecteur interne

BRICKLEY



The Apollo Horn
4, 6, 8 ou 12 volts

J. SHEEN
46, Rue Saint-Charles,
PARIS

TÉLÉphone : Saxe 44-11
Télégramme : Jonsheen-Paris

Les performances d'une bonne Machine

En 5 ans, **ALCYON** a gagné :

5 fois le "Tour de Belgique"
5 fois "Milan-San-Remo"
4 fois le "Tour de France"
4 fois "Bordeaux-Paris"
3 fois "Paris-Tours"

SANS LA MOINDRE DÉFAILLANCE DE MACHINE

FABER, LAPIZE, GARRIGOU, DEFRAYE
ont triomphé dans le "Tour de France" seulement lorsqu'ils montaient la bicyclette bleu-ciel.

Usines ALCYON, 40 à 52, Rue de la Garenne, ... à COURBEVOIE ...

MAGASIN D'EXPOSITION ET VENTE AU DÉTAIL :
PARIS -- 32, Avenue de la Grande-Armée, 32 -- PARIS

On trouve les bicyclettes "ALCYON" chez tous les bons Marchands de cycles et chez DUFAYEL.

17e Année — N° 812.
Pierre Lafitte et Cie, Éditeurs, 90, av. des Champs-Élysées.

Numéro double : UN franc.

11 Avril 1914.
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens.

VIE AU GRAND AIR

SOMMAIRE

NOTRE COURSE LA PLUS PÉNIBLE (*Enquête.*)
LA COURSE QUI DURE UN MOIS : LE TOUR DE FRANCE, par *Lucien PETIT-BRETON.*
L'ASCENSION DU COL DES ARAVIS DANS LE TOUR DE FRANCE.
LA COURSE LA PLUS LONGUE : PARIS-BREST-PARIS, par *Emile GEORGET.*
LA COURSE LA PLUS DURE : BORDEAUX-PARIS, par *Louis TROUSSELIER.*
LES COURSES LES PLUS COURTES, par *François FABER.*
UNE PHASE DE L'ÉTAPE LUCHON-BAYONNE, DANS LE TOUR DE FRANCE DE 1913.
BORDEAUX-PARIS DERRIÈRE AUTOS, par *Constant HURET.*
A QUOI TIENT LA SUPÉRIORITÉ DES BELGES, par *Philippe THYS.*
LE RÉGIME ET L'ENTRAINEMENT DU ROUTIER, par *Octave LAPIZE.*
L'ARRIVÉE DES COUREURS A LA GRILLE DE PICARDIE, DANS BORDEAUX-PARIS.
LE RALLYE AÉRIEN DE MONTE-CARLO.
LES ALLEMANDS ET LES RECORDS.
LES DIMANCHES SPORTIFS DE LA "VIE AU GRAND AIR", par *Paul MEYAN.*
LE RALLYE DES ALPES-MARITIMES — LE CIRCUIT DE RAMBOUILLET.
LE BLOC-NOTES DE LA QUINZAINE.
LA RÉOUVERTURE DE LONGCHAMP, par *STUART.*
LES PREMIERS VAINQUEURS, par *René RIONDET.*

LE DÉPART DU PREMIER BORDEAUX-PARIS

La course Bordeaux-Paris fut créée en 1891. Elle se disputait sur un parcours de 572 kilomètres. L'entraînement était fait par bicyclettes. La course revint à Mills, en 26 h. 36 m. 57 s., devant Holbein, le fameux nageur, et Edge, le futur champion de l'automobile. Sur notre cliché, Mills est au premier rang avec une veste blanche, ayant Edge à sa droite.

NOTRE COURSE LA PLUS PÉNIBLE

RÉPONSES DE CONSTANT HURET, GASTON RIVIERRE, AUCOUTURIER, LESNA, PETIT-BRETON, LAPIZE, FABER, TROUSSELIER, VANHOUWAERT, THYS.

Tout coureur a fourni pendant sa carrière sportive une course qui lui a semblé particulièrement pénible. Quelle fut-elle ? C'est ce qu'il nous a paru intéressant de demander à quelques routiers notoires, et voici ce qu'il résulte de leur brève confession :

Rien ne me fut plus pénible que les vingt-quatre heures du Parc, à Bordeaux, déclare Constant Huret.

En principe — et en fait aussi — les courses qui m'ont été les plus dures sont celles que j'ai perdues. Mais il en est deux !... Ah ! celles-là, je ne les oublierai jamais. Je ne puis les dissocier dans ma mémoire. La première est la fameuse épreuve de 24 heures que j'ai courue les 7 et 8 septembre 1895 à Bordeaux, au Vélodrome du Parc. C'était une course ouverte, mais dans laquelle je voulais surtout battre le record de Rivierre. A la 14e heure j'étais en avance de 18 kilomètres sur le record. Mais à partir de 10 heures du matin ce fut terrible. La chaleur, effroyable, accablante, s'abattit sur le Vélodrome : 38° à l'ombre ! Et nous roulions en plein soleil ! Cette journée-là fut la plus brûlante de l'année. Il est des circonstances climatériques devant lesquelles fond l'énergie la mieux trempée. A la 18e heure, je n'avais plus que 1.500 mètres sur le record de Rivierre ! De midi à 5 heures je dus fournir un effort inouï. A chaque heure, qui commençait, je demandais : « Combien Rivierre a-t-il couvert pendant l'heure correspondante ?

— Tant de kilomètres, me répondait-on.

« Ah ! l'animal, mais qu'est-ce qu'il avait donc dans le ventre ? » Telle était la réponse qui me venait à l'esprit tant le nombre annoncé me paraissait inquiétant.

Enfin, — comment y suis-je arrivé ? — je réussis à battre le record de 9 kilomètres dont 6 repris dans la dernière heure.

Le second souvenir d'une course, dure entre toutes, peut aller de pair avec celui-ci. C'était à Londres, fin mai 1896. On courait le fameux « match des chaînes », chaîne plate, chaîne Simpson, et chacune d'elles était représentée dans trois matches. Course de constructeurs on le voit.

J'étais là en amateur, sans préparation à courir cette distance sur piste, lorsque M. Darracq me demanda de remplacer Michaël au pied levé.

La tentative était audacieuse. On me la déconseilla. On me fit valoir que

STÉPHANE

Vainqueur de Bordeaux-Paris en 1892, devant Vignaux et Hoden, en 25 h. 37 m.

COTTEREAU

Vainqueur de Bordeaux-Paris en 1893 devant Stéphane et Corre, en 24 h. 4 m. 52 s.

LESNA

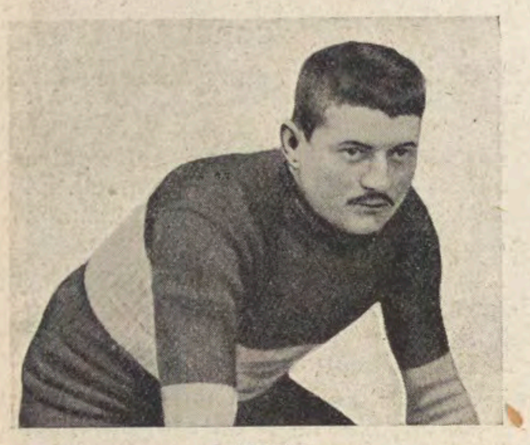
Vainqueur de Bordeaux-Paris en 1894 et en 1901, de Paris-Roubaix en 1901 et en 1902.

MEYER
Vainqueur de Bordeaux-Paris en 1895 couvrant les 592 km. en 25 h. 30 m.

GERGER
Vainqueur du second Bordeaux-Paris de 1895, en 24 h. 12 m. 15 s.

ARTHUR LINTON
Arthur Linton fit dead-heat avec Rivierre, en 1896, dans Bordeaux-Paris.

RIVIERRE
1er de Bordeaux-Paris avec A. Linton, en 1896, puis seul en 1897 et en 1898.



HURET
Vainqueur de Bordeaux-Paris, derrière automobile, en 16 h. 35 m. 47 s.

MAURICE GARIN
1er de Bordeaux-Paris (1902), de Paris-Brest (1901), du Tour de France (1903).

MARCEL CADOLLE
Marcel Cadolle, ancien amateur, gagna Bordeaux-Paris en 1906.

j'avais une réputation à soutenir et que Chase, en pleine forme et sur sa piste favorite, me battrait certainement.

Mais Darracq et Simpson me pressèrent de partir. Départ terriblement vite. Au 10e kilomètre j'étais lâché; Chase me prit 3/4 de tour. Je rassemblai toute mon énergie ; pendant 20 kilomètres ce fut un effort physique inouï, une tension d'esprit incessante, mètre par mètre, je repris mon retard. Au 30e kilomètre, j'avais rattrapé Chase et, repris par une admirable quadruplette je dépassais mon concurrent, le doublais au 40e kilomètre, le passais et lui prenais bientôt après, un second tour. Bref, je finissais 1er battant le record, de 3 mètres, et en établissant ainsi un qui resta debout 19 mois.

CONSTANT HURET.

les « Six Jours » de New-York, mauvais souvenir, dit Gaston Rivierre.

Ma course la plus dure, ce n'est pas sur la route que je l'ai courue, mais sur la piste de 160 mètres de Madison Square, à New-York. C'était en 1897, j'étais allé disputer les « Six jours ». Ce que j'ai souffert, c'est insensé. Ce tourniquet interminable dans la fumée et dans la poussière m'a été bien pénible. J'y ai gagné une telle ankylose des mains et des poignets que je suis resté un mois sans pouvoir rapprocher les doigts.

GASTON RIVIERRE.

Bordeaux-Paris 1903, quel calvaire! déclare Aucouturier.

Bordeaux-Paris 1903 fut assurément ma course la plus dure. Pourquoi ? D'abord le temps, le temps atroce par lequel il a fallu rouler : pluie incessante et un cloaque où l'on s'enlisait jusque par-dessus la jante. Pendant près de 300 kilomètres j'ai eu, c'est le cas de le dire, les yeux à peu près fermés par la boue. Cinq ou six chutes, dont une à Poitiers, sur les rails du tram; genou ouvert, jambe enflée, bref, tout ce qui fallait pour bien souffrir. Enfin, cette année-là, la course a été menée très vite; le départ s'est fait à une allure folle, et le train est resté soutenu jusqu'à la fin.

AUCOUTURIER.

Marseille-Paris fut une souffrance pour Lesna....

Ma course la plus dure fut incontestablement la dernière que j'ai courue, Marseille-Paris, au déclin de l'automne 1902. La raison ? Le temps, un temps comme je n'en avais jamais vu, comme je n'en ai jamais revu depuis. Le mistral ou la pluie torrentielle, la pluie torrentielle ou le mistral, au choix. Et souvent les deux à la fois. Après Mâcon ce fut quelque chose d'insensé ! Le déluge ! Et des routes... des routes impraticables, il fallait avancer dans des marécages de boue ; je ne me souviens pas avoir eu à fournir un effort physique aussi prolongé et aussi intense que pour cette inoubliable course Marseille-Paris. Dans Paris-Brest et retour, j'ai bien souffert de la chaleur, elle m'a même terrassé, mais j'estime, malgré cela, que Marseille-Paris, où je devançai Muller de 6 heures, me fut une course pénible entre toutes.

LUCIEN LESNA.

.... le Tour de France de 1913 en fut une autre pour Petit-Breton.

Les Tours de France que j'ai gagnés sont peut-être les courses qui m'ont semblé les plus faciles, tant je me sentais en belle forme. Le dernier fut celui qui me laissa le plus terrible souvenir. A l'avant-dernière étape, alors que luttant seul depuis près de trois semaines contre une coalition qui frôla trop souvent la mauvaise camaraderie, j'étais second du classement général et que je me rapprochais rapidement du leader, le Belge Philippe Thys, j'eus un accident de bicyclette en arrivant en vitesse dans un caniveau. Il ne pouvait être question pour moi de réparer. Je dus abandonner la mort dans l'âme et je crois n'avoir jamais vécu d'aussi tragiques minutes qu'à la suite de cette chute! Et pourtant depuis trois ans, la malchance a semblé me prendre comme cible avec une opiniâtreté trop lâche.

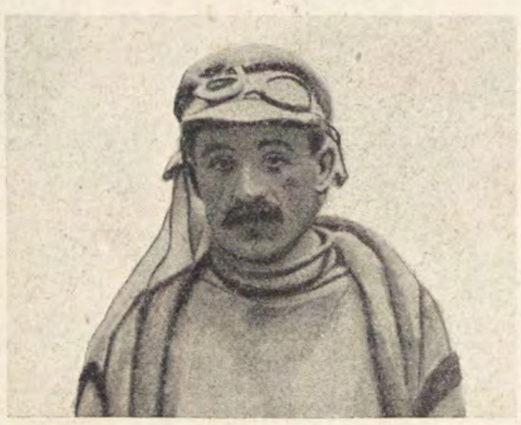
LUCIEN PETIT-BRETON.

JOS FISCHER
Vainqueur de Bordeaux-Paris en 1900 et de Paris-Roubaix en 1896.

AUCOUTURIER
1er de Bordeaux-Paris (1903 et 1905) et de Paris-Roubaix (1903 et 1904).

VANHOUWAERT
Vainqueur de Bordeaux-Paris en 1907 et en 1909, de Paris-Roubaix en 1908.

LOUIS TROUSSELIER
1er de Bordeaux-Paris (1908), du Tour de France (1905), de Paris-Roubaix (1905).



EMILE GEORGET
1er de Bordeaux-Paris en 1910 et en 1912 et de Paris-Brest-Paris en 1911.

FRANÇOIS FABER
1er du Tour de France en 1909. Il fait partie de l'équipe Peugeot *1914.*

MOTTIAT
Mottiat qui s'est révélé en 1913 par sa victoire dans Bordeaux-Paris.

TERRONT
Vainqueur du premier Paris-Brest et retour en 1891.

JIEL LAVAL
Jiel Laval 2e dans Paris-Brest-Paris 1891.

COULLIBEUF
Coullibeuf 3e dans le premier Paris-Brest-Paris.

CORRE
Corre termina 4e dans Paris-Brest-Paris en 1891.

CORNET
1er du Tour de France en 1904 et de Paris-Roubaix en 1906.

Octave Lapize, trois fois champion de France, a conservé du Tour de France 1910, un souvenir amer.

Ma course la plus dure fut le Tour de France 1910 que j'ai gagné. Dure au point de vue de l'effort physique, dure par la préoccupation d'esprit que j'ai éprouvée et qui loin de diminuer augmentait au contraire, à mesure que l'épreuve approchait de sa fin. Le Tour de France comporte, en soi, des difficultés terribles. Les étapes à travers les Pyrénées, le ballon d'Alsace etc., sont très déprimantes. Cette année-là la course a été disputée de bout en bout, et sévèrement menée. Depuis le départ, j'étais en conflit avec François Faber, et ce n'est que dans les toutes dernières étapes que j'ai pu prendre le meilleur sur lui. Mais, cependant, jusqu'à la fin, le classement est resté en jeu. J'avançais avec cette préoccupation constante de sentir que j'avais gagné, mais... mais avec l'inquiétude angoissante de l'accident imprévu, mais possible et spontané, qui ferait crouler tout l'édifice des rêves que j'avais si laborieusement bâti. Les choses tournèrent bien pour moi, mais ce fut dur.

D'ailleurs le Tour de France — dont le record de la moyenne m'appartient — est une épreuve épuisante entre toutes. On peut dire que tous les hommes sans exception finissent dans un état de dépression physique caractérisée. Le moral aussi, chez les battus, est très fatigué.

OCTAVE LAPIZE.

Le pénible, c'est d'être battu. dit Faber.

J'ai beau rassembler mes souvenirs, je ne me rappelle pas d'une course m'ayant été plus spécialement dure que les autres. Mes courses les plus pénibles, ce sont toutes celles dans lesquelles j'ai été battu. Les autres, celles que j'ai gagnées, ont été quelquefois assez déprimantes, mais le plaisir de la victoire a vite effacé le souvenir des mauvais moments.

FRANÇOIS FABER.

Paris-Brest fut terrible pour E. Georget.

Ma course la plus dure est incontestablement Paris-Brest et retour en 1911. Pourquoi ? A cause du manque de sommeil. Lutter contre le besoin de dormir qui vous gagne est une chose terrible. Le longueur de la course, la difficulté du parcours à l'aller apparaissent comme des difficultés secondaires quand on les compare à cette autre difficulté qui se pose : vaincre le sommeil. Et c'est cela qui fait de Paris-Brest l'épreuve, à mon point de vue, de beaucoup la plus pénible.

EMILE GEORGET.

RENÉ POTTIER
Le regretté routier, 1er du Tour de France 1906.

PETIT-BRETON
Vainqueur du Tour de France en 1907 et en 1908.

GARRIGOU
1er du Tour de France de 1911 et de Paris-Bruxelles 1907.

LAPIZE
Vainqueur du Tour de France de 1910.

Heures douloureuses entre toutes que celles du Tour de France 1906, avoue Louis Trousselier.

Ma course la plus dure? Il en est quelques-unes qui ne m'ont pas laissé un souvenir bien folichon. Mais celle dont je me rappelle entre toutes et qui me fut bien la plus pénible est le Tour de France de 1906. Pourquoi ? Toujours la même chose ; causes physiques et raisons mentales. Il faisait cette année-là, une chaleur effrayante. Et puis j'avais fait une chute douloureuse, j'avais le genou très abîmé et la souffrance que j'en ressentais était parfois intolérable.

Trois courses Paris-Roubaix furent également dures pour Vanhouvaërt.

J'ai le souvenir que trois épreuves m'ont été particulièrement dures, et toutes l'ont été également. Ce sont Paris-Roubaix en 1909, 1910 et 1911. Cette dernière je voulais la gagner à tout prix. Quoique bien en forme, j'ai « poussé » au delà de ce que j'aurais dû faire. A 10 kilomètres de l'arrivée, crevaison de pneumatique. Ajoutez à cela un tas de petits incidents contraires, sans grande importance en soi, mais qui prirent dans mon esprit des proportions fâcheuses. Tout cela a contribué à me rendre Paris-Roubaix très pénible.

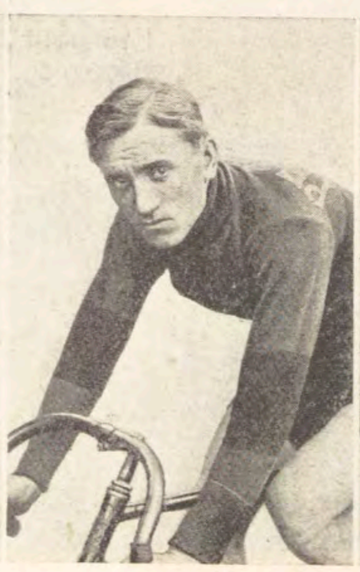
C. VANHOUWAERT.

Thys se plaint du Tour de France 1912.

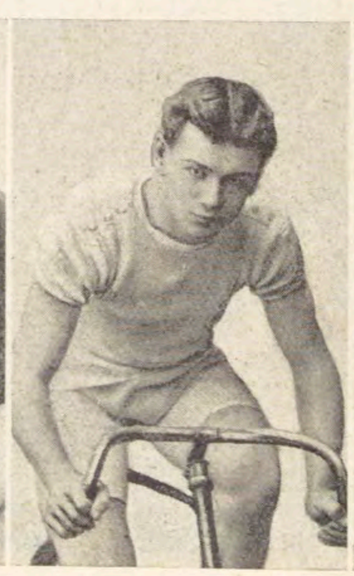
La plus pénible de mes courses fut incontestablement le Tour de France de 1912. Je crois que le souvenir en restera longtemps gravé dans ma mémoire. Indépendamment de la fatigue physique, inhérente à une épreuve aussi longue, j'ai souffert de l'appréhension que j'éprouvais à me rencontrer pour la première fois avec des coureurs professionnels. J'avais gagné, l'année précédente, le Tour de France, catégorie des indépendants; mais j'ignorais tout de la tactique des pros, j'avançais, préoccupé, inquiet, et je peinais surtout parce que je n'avais pas l'entière liberté d'esprit dont j'avais besoin. Cette anxiété constante, ne m'a pas lâché pendant toute la course.

PHILIPPE THYS.

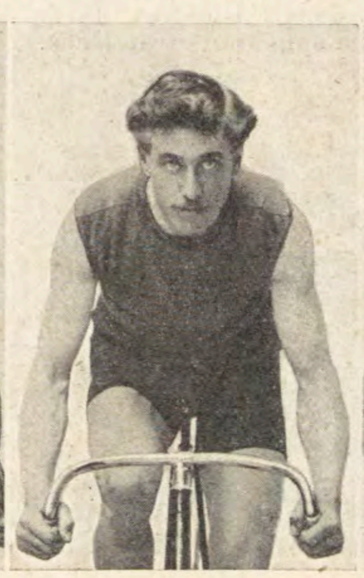
DEFRAYE
Defraye vainqueur du Tour de France de 1912.



PH. THYS
Ph. Thys vainqueur du Tour de France de 1913.



CHAMPION
Champion gagna Paris-Roubaix en 1899.



BOUHOURS
Vainqueur du Paris-Roubaix de 1900.

PASSERIEU
Vainqueur de Paris-Roubaix en 1907.

CRUPELANDT
Vainqueur de Paris-Roubaix en 1912.

RENÉ POTTIER DANS LE BALLON D'ALSACE

René Pottier, le fameux coureur qui se pendit en 1907, avait été surnommé le roi de la route. Prodige de volonté et d'endurance, il restera le type du héros des courses dures. Il remporta le Tour de France en 1906 sur Peugeot *devant Passerieu et Trousselier, gagna la même année le Bol d'Or. Il était également un spécialiste des courses derrière tandems.*

LA COURSE QUI DURE UN MOIS

PAR LUCIEN PETIT-BRETON

Le Tour de France est la course qui semble peut-être la plus dure, la plus pénible, et pourtant j'avoue que le public s'exagère beaucoup les efforts et les fatigues qu'il nécessite. Je n'irai pas jusqu'à prétendre que rien n'est plus facile et qu'on accomplit le parcours en se jouant : ce serait un bluff que personne ne croirait, mais je tiens à m'expliquer. La machine humaine est prodigieusement organisée et s'adapte à tout ce qu'on exige d'elle. Il convient seulement de bien remonter son mécanisme. Or, si la course la plus dure est Bordeaux-Paris, sans contestation possible — je ne parle pas de Paris-Brest-Paris, qui ne se dispute que tous les dix ans, — et si son classement s'établit rarement à l'emballage, remarquez que certaine étape du Tour de France atteint près de 500 kilomètres, soit 92 seulement de moins que Bordeaux-Paris, qu'elle donne très peu de déchet et se termine presque toujours en peloton. Quelle est la raison de cette anomalie? L'entraînement, purement et simplement.

Dans Bordeaux-Paris, nous sommes préparés à une seule course, nous pouvons être plus ou moins bien disposés, nous préférons abandonner lorsque nous voyons que notre place à l'arrivée ne sera pas digne de notre carrière, tandis que dans le Tour de France nous avons cet aiguillon moral qui nous engage à persévérer même si nous ne nous sentons pas bien, parce que nous savons que d'autres étapes viendront où nous pourrons nous réhabiliter et améliorer notre classement. De plus, partis de Paris juste ce qu'il faut en forme, afin d'éviter le surentraînement qui pourrait se produire en cours de route, chaque jour nous nous sentons mieux : notre machine physique ignore la défaillance et le découragement ! J'ai gagné le Tour de France en 1907 et en 1908, j'ai remporté la catégorie des machines poinçonnées en 1906, j'ai échoué au port en 1913, c'est dire que je connais à fond cette grande course, or, je puis affirmer que l'on ne peut se faire une idée des trésors d'énergie que possède le cœur d'un homme.

RENÉ POTTIER

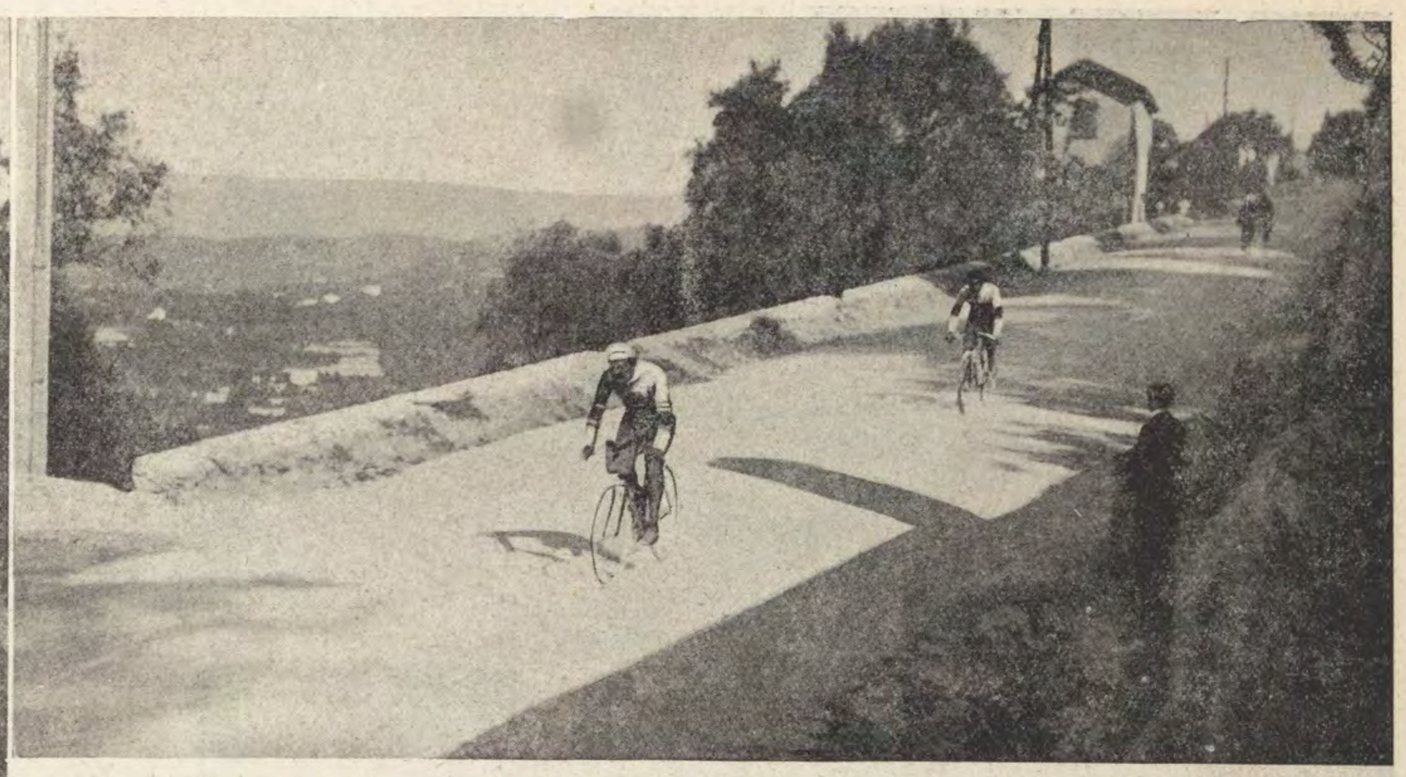
René Pottier avait pris part au Tour de France de 1905, mais un accident l'avait obligé d'abandonner.

MAURICE GARIN A L'ARRIVÉE DU TOUR DE FRANCE DE 1903

Maurice Garin remporta le premier Tour de France en 1903, ayant couvert les 2.400 kilomètres du parcours de cette époque en 94 h. 33 m. Pothier, que l'on aperçoit à droite, finissait second en 97 h. 22 m. 45 s.

GARRIGOU

Garrigou, 1er du Tour de France de 1911 sur bicyclette Alcyon, *pneumatiques* Dunlop.



MARCEL CADOLLE DEVANT RENÉ POTTIER, DANS LA COTE DE LA TURBIE
Marcel Cadolle était l'adversaire direct de René Pottier qu'il avait souvent battu dans les épreuves d'amateurs. Passés professionnels tous deux, René Pottier prit sa revanche à plusieurs reprises.

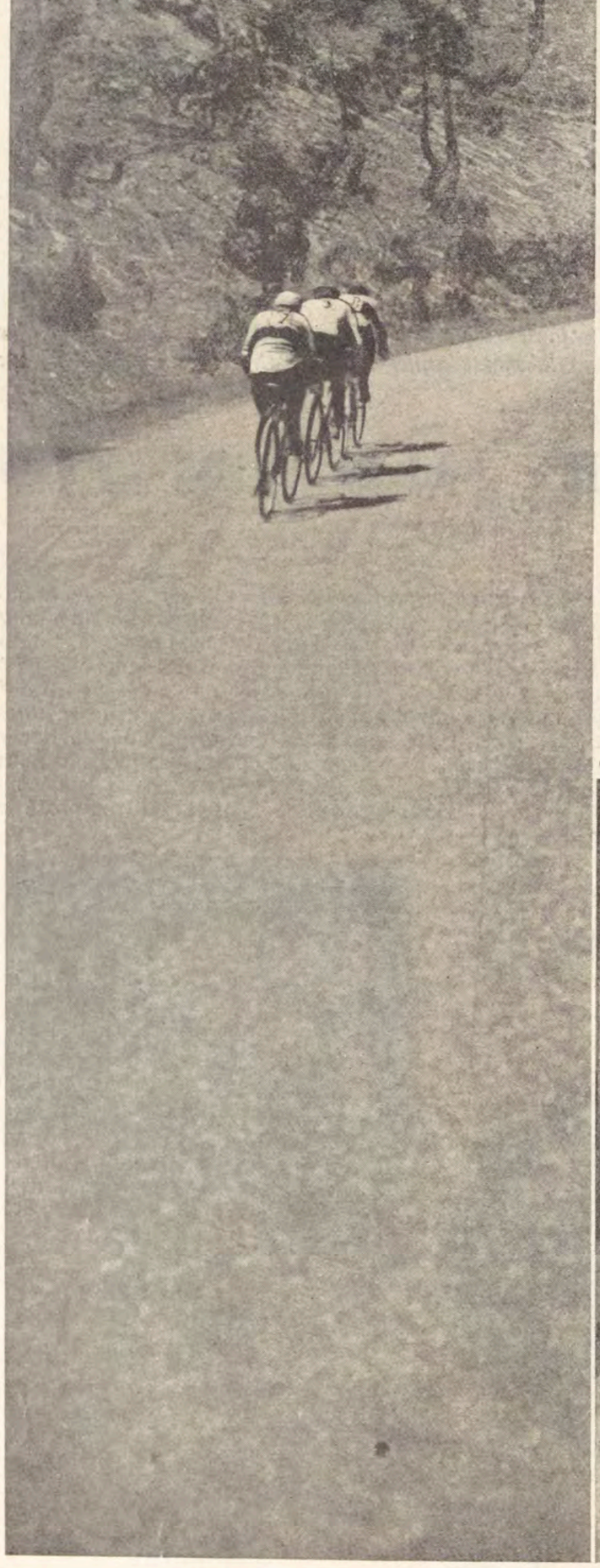
Ce qui semble impossible avant, s'accomplit sans le moindre effort. Plus les difficultés s'accumulent, plus le coureur est heureux de pouvoir les vaincre. Et il n'y a pas qu'un seul champion capable de réussir ce qui paraît être un exploit au profane, nous sommes 10, 15, 20 et souvent plus !

Mais s'il est une épreuve dans laquelle la tactique s'impose par-dessus tout, c'est bien dans le Tour de France. Un exemple vous le prouvera : l'an dernier, l'homme qui était le meilleur dans le lot des concurrents du Tour de France était le Belge Buysse. Sur le plat, dans les côtes, au sprint, il prouvait toujours sa supériorité. Il aurait dû gagner s'il n'avait été handicapé par un accident qui lui fit perdre environ deux heures. Mais ce véritable athlète ignorait la tactique ; sa méthode consistait à pousser sans cesse, à pousser toujours. Avait-il une crevaison de pneumatique ? Il se hâtait de réparer et, au lieu de doser son effort, cherchait à rejoindre le plus vite possible le peloton de tête. Il y réussissait presque chaque fois, mais s'épuisait alors qu'il aurait pu se réserver. Il accomplissait sans cesse des tours de force, mais un coureur a toujours tort de se fatiguer lorsqu'il peut l'éviter.

Dans une course comme le Tour de France il faut, avant tout, s'être préparé à se rendre le moral invulnérable pour pouvoir lutter, le cas échéant, contre la monotonie de la solitude et aussi contre les éléments. A la rigueur, quand vous êtes en peloton, — à condition toutefois que la coalition ne soit pas trop âpre et trop injuste, — vous pouvez causer avec vos camarades, faire attention à l'un, vous occuper de l'autre. Vous menez le train alternativement, si vous vous trouvez avec des coureurs loyaux. Et les kilomètres succèdent aux kilomètres, sans trop de gêne, ni d'ennui. On couvre une grande distance sans craindre la défaillance. Mais si vous vous trouvez seul sur la route, avec du retard sur les leaders, sans aucun secours moral, sans aucune distraction, vous êtes comme un corps sans âme, et réellement, il faut faire appel à tout votre courage pour persévérer. Arriver sur une route très longue, regarder si vous apercevez au loin quelques rivaux et n'en voir aucun constitue certainement la plus affreuse tristesse qui puisse advenir à un cycliste. Pourtant semblable incident nous arrive souvent et il faut avoir le caractère cuirassé pour résister au découragement qui tente toujours de vous atteindre.

En course, lorsque j'ai une crevaison de pneumatique, je n'hésite jamais à poursuivre seul mes concurrents sans attendre le peloton suivant comme font presque tous mes camarades qui trouvent ainsi la tâche plus facile. Réparez en hâte et lancez-vous à la poursuite de vos rivaux.

Le vrai champion est celui qui raisonne le mieux son entraînement et ses courses. Sans tactique



UN TRIO FAMEUX
Pottier devant Passerieu et Cadolle, dans le Ballon d'Alsace. Tous trois étaient d'anciens amateurs.

CRUPELANDT A LA POURSUITE DES LEADERS
Crupelandt, qui s'attribua la victoire dans la course Paris-Roubaix de 1912, et finit 2e dans Paris-Bruxelles 1907, est également un coureur de fond de valeur. Il l'a prouvé dans les Six Jours.

LE COL D'ALLOZ DANS L'ÉTAPE GRENOBLE-NICE

Ce document a été pris au cours de l'étape Grenoble-Nice. On aperçoit en tête Bertarelli qui, en 1913, remporta le Tour de France, catégorie des isolés. De même que Deman, le vainqueur de 1911, il pilotait une bicyclette J.-B. Louvet.

sans entraînement, le mieux doué n'arrivera jamais à rien. Quelques trucs aussi doivent être parfois utiles pour imposer sa volonté aux concurrents, trucs d'une loyauté absolue d'ailleurs ainsi que vous pouvez vous en rendre compte : par exemple que vous montiez facilement ou non les côtes, tâchez de le faire toujours en tête, parce que si vous montez avec aisance vous lâcherez les hommes inférieurs et si vous montez avec difficulté, vous mènerez selon vos moyens, vos rivaux ne chercheront peut-être pas à vous décoller alors que s'ils avaient réglé l'allure, ils vous auraient certainement devancé. Enfin, en queue de peloton, l'on subit toujours des à-coups qui rendent l'ascension encore plus pénible.

En palier, lorsque vous vous sentez bien, il est un moyen efficace de juger l'état de vos concurrents et de les énerver : c'est de tenter des démarrages successifs, ce qu'on appelle mes *crises*. Peu de routiers sont capables de résister à ces efforts désordonnés. Si nous agissions tous de même, il y aurait moins d'arrivées en peloton. Et cela serait certainement plus intéressant, plus probant !

A l'arrivée, si vous êtes nombreux, veillez à votre place afin de ne pas vous laisser enfermer. Une fois que vous êtes bien placé, attendez les cent derniers mètres pour fournir votre effort. Sur route, en effet, vous serez presque toujours battu, si, à développement égal, vous emmenez un concurrent dans votre roue pendant plus de 150 mètres.

Je terminerai en donnant quelques conseils sur les contrôles, si nombreux dans une épreuve comme le Tour de France. Là, il ne faut pas perdre de temps, être calme et savoir à l'avance ce que l'on désire boire et manger. S'il faut signer sur le registre, hâtez-vous, n'attendez pas le crayon qui passera dans cinquante mains avant de venir à vous. Le mieux est de porter un crayon pendu à son cou. Puis vous remontez en hâte en prenant les aliments que vous passera un soigneur et si vous voulez mener le train sans abriter vos concurrents, regardez d'où vient le vent, s'il vient de droite ou de côté, roulez sur le côté gauche de la route et vous obligerez vos camarades à fournir le même effort que vous.

Enfin, ne laissez jamais voir ce que vous ressentez. En course, il faut toujours bluffer !

Il y en a qui en ont tellement pris l'habitude qu'ils conservent cet état d'âme dans la vie ordinaire.

LUCIEN PETIT-BRETON,
Vainqueur du Tour de France en 1907 et 1908, de Paris-Tours en 1906, de Milan-San Remo en 1907, du Tour de Belgique en 1908, de Paris-Bruxelles 1908, etc.

LUCIEN PETIT-BRETON

Petit-Breton, 1er du Tour de France en 1907 et 1908. (Bicyclette Peugeot.)

UNE MAUVAISE RENCONTRE DANS LE COL DE PORTE

Lapize, Emile Georget et Crupelandt, dans l'étape Perpignan-Luchon, abordent la terrible montée du col de Porte où des lâchages se produisent fréquemment.

LE COL DES ARAVIS DANS LE TOUR DE FRANCE

Le Tour de France fut créé en 1903. La course comportait alors 2.356 kilomètres. Elle fut gagnée par Maurice Garin, en 93 h. 6 m. 24 s. L. Pottier était 2e et César Garin 3e. En 1904, il n'y avait pas de modifications au parcours. Cornet triomphait en 96 h. 5 m. 55 s., devant Dortignacq et Catteau. L'année suivante, 600 kilomètres étaient ajoutés : Trousselier battait, en 108 h. 56 m., Aucouturier et Dortignacq. Devant le succès croissant de l'épreuve, de 2.975 kilomètres, le trajet était porté à 4.504 kilomètres en 1906. Le célèbre René Pottier s'attribuait la victoire, en 173 h. 7 s. Passerieu et L. Trousselier prenaient les places d'honneur. Petit-Breton gagnait la catégorie des machines poinçonnées. En 1907, le parcours descendait à 4.487 kilomètres et restait à cette distance pendant quelques années : Petit-Breton était 1er devant Garrigou et E. Georget, en 1907. Il renouvelait son succès, en 1908, devant Faber et Passerieu. C'est la seule fois qu'un même champion gagna plus d'une fois le Tour de France. Depuis 1909, la fameuse épreuve revint successivement à Faber, Lapize, Garrigou et aux Belges Defraye et Thys. En 1913, le parcours comportait 5.387 kilomètres.

CHARLES TERRONT, 1er EN 1891

Charles Terront remporta la victoire dans la première course Paris-Brest-Paris en 1891. Il couvrait les 1.208 kilomètres en 71 h. 22, devant Jiel-Laval et Coullibeuf.

MAURICE GARIN, 1er EN 1901

Maurice Garin gagna le 2e Paris-Brest en 1901, devant Rivierre et Aucouturier, en 52 h. 11 m. Il triompha également dans Bordeaux-Paris en 1902, dans Paris-Roubaix en 1897 et 1898, et dans le Tour de France en 1903.

LA COURSE LA PLUS LONGUE : PARIS-BREST

PAR ÉMILE GEORGET

Paris-Brest et retour — la course la plus longue est, à mon sens, la plus pénible aussi. On a raison de ne pas l'organiser souvent. Si elle était annuelle, ou même disputée tous les deux ans, je crois que ce serait trop. Poussés par le compréhensible désir de la courir, et de la gagner, les hommes seraient conduits à fournir, à des époques trop rapprochées dans leur vie, cet effort surhumain qu'exige Paris-Brest-Paris.

Dix ans d'intervalle, c'est en revanche, beaucoup. Le coureur qui a gagné l'épreuve une fois se transforme pendant cette décade. Les années ont passé, le temps a fait son œuvre; l'homme qu'il était jadis, il y a beaucoup de chances pour qu'il ne le soit plus ; les jeunes sont venus, justement impatients de faire parler d'eux, et ils partent, servis par le privilège de la jeunesse, avec une volonté enthousiaste qu'on a soi-même connu autrefois, mais que les années ont sensiblement refroidie.

Ce serait chimère, probablement, que de vouloir gagner deux Paris-Brest, dans sa carrière de coureur.

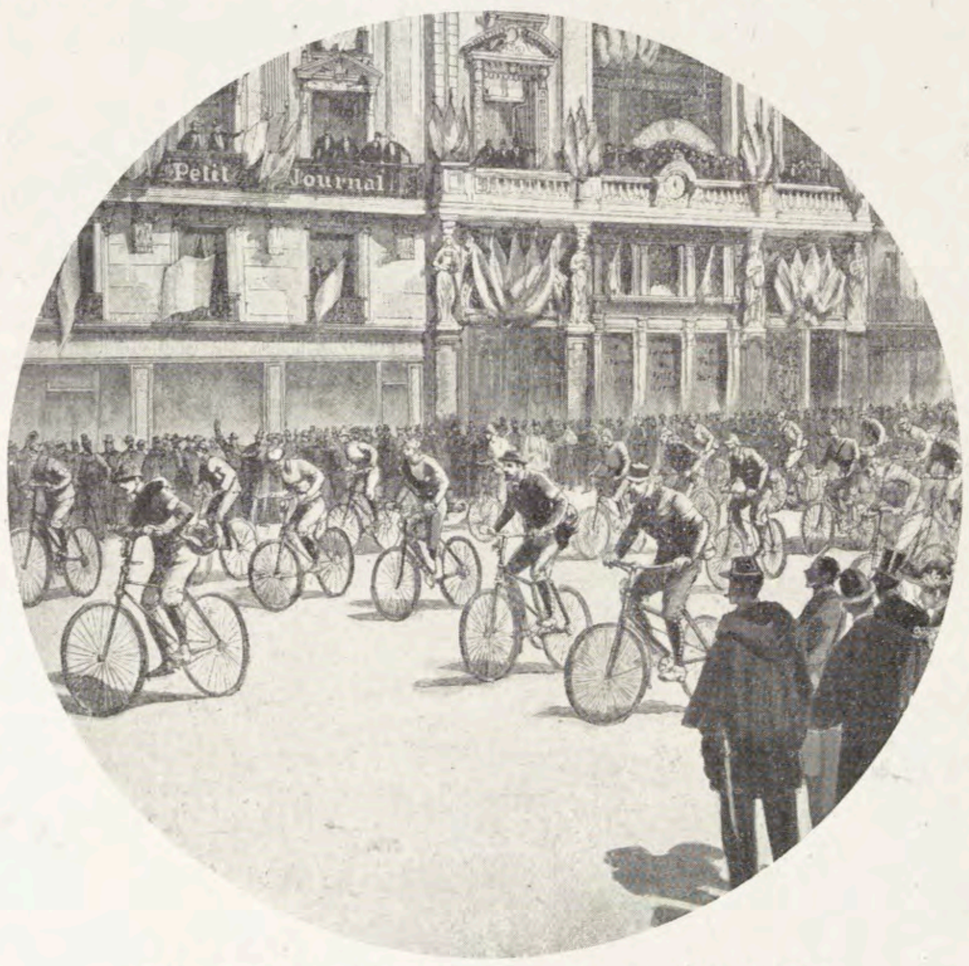
Cette longue, longue... interminable course est pénible entre toutes. Plus de cinquante heures sans dormir ! Sans dormir, avec la nécessité de fournir un effort physique continuel et régulier ! Le parcours, en allant sur Brest, est épouvantablement dur ! Des côtes, puis encore des côtes ; après un peu de répit en palier, les escalades du recommencement. Il en est, telle la montée de Pré-en-Paille, dont il semble qu'elles ne finiront jamais.

L'absence de sommeil est certainement la chose qui vous déprime le plus. A la fin, à force de résister, on a la sensation qu'on a la tête vide, l'idée que l'on se fait de ce qui se passe autour de soi est vague, flottante, imprécise. Seule, la préoccupation d'avancer, de toujours avancer vous soutient. On traverse de perpétuelles alternatives d'abattement et de surexcitation, et comme la cerveau n'a pas, par l'absence de l'impossible sommeil, une minute de repos, on se forge des chimères, on se crée des choses inexistantes auxquelles l'imagination finit par donner une consistance réelle. Alors la torture de l'idée fixe vous travaille," on l'accepte sans raisonnement et loin de chercher à s'en débarrasser, l'esprit la précise.

Ce genre d'aventure m'est arrivé dans Paris-Brest. Au retour sur Paris, un peu après Rennes, alors que nous roulions en pleine nuit, l'un, Vanhouwaert, s'échappe. Je me lance à sa poursuite, et peu de temps après je parviens à le rejoindre. Le train se ralentit un peu et nous roulons côte à côte. Tout à coup, un cycliste passe en coup de vent. Il marchait à une allure folle. Autant que l'obscurité nous permet de le faire nous crûmes reconnaître, en la personne du fuyard, Trousselier. Même maillot, même attitude à bicyclette. Aucun doute possible, c'était lui ! Une pensée identique nous traversa l'esprit et Vanhouwaert et moi nous nous mîmes à la poursuite de l'adversaire disparu, fondu dans la nuit. Nous avions fait quelques kilomètres à peine, quand, tout à coup, le Belge se trouva arrêté par un éclatement de pneu. Je continuai seul, donnant tout ce que je pouvais, sans jamais pouvoir rejoindre l'homme que je poursuivais. J'arrive au premier contrôle après Rennes. Ma première question est : « Trousselier est devant, il y a combien de temps qu'il est passé ? »

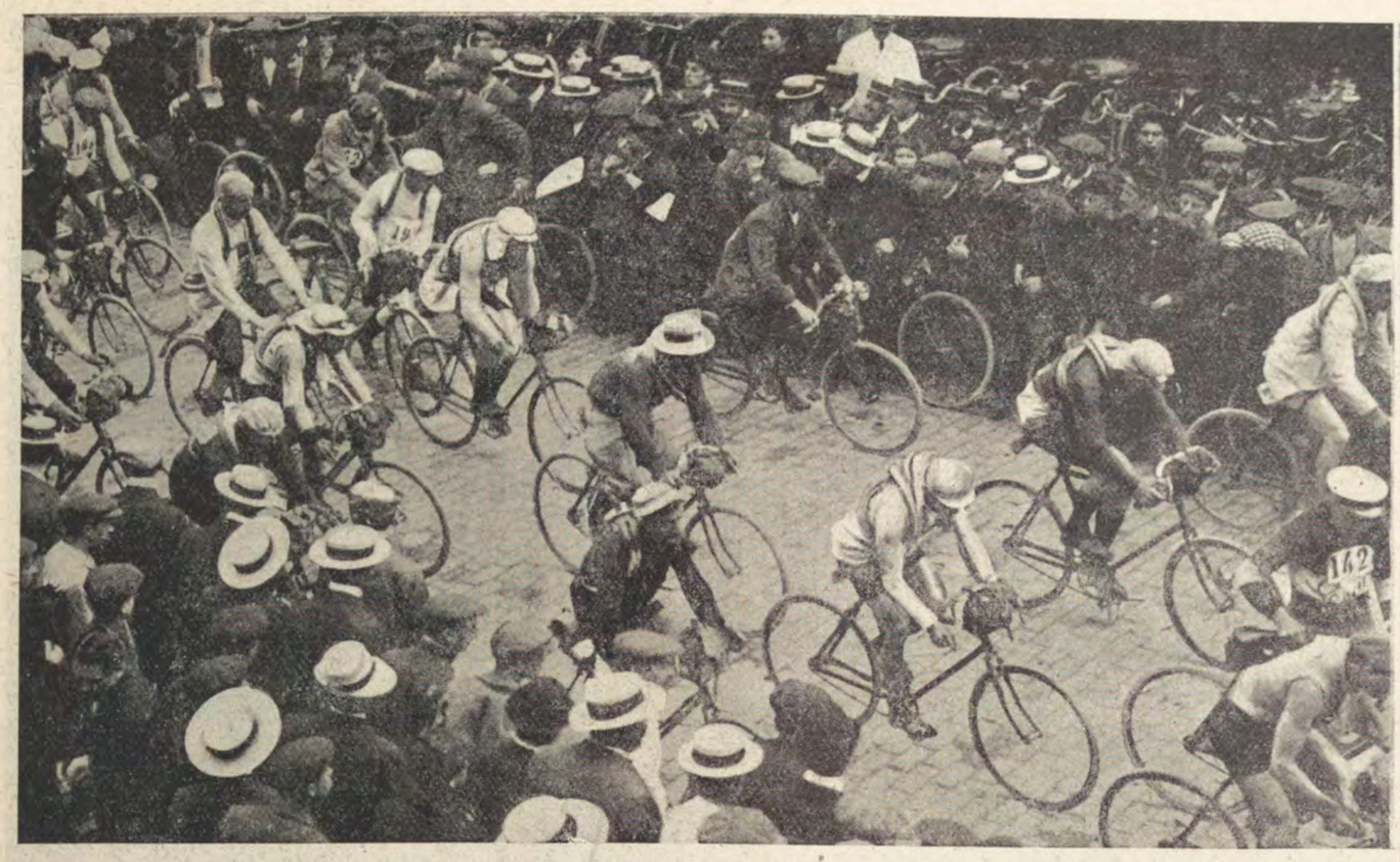
— Mais, me répondent les contrôleurs, Trousselier ! Où ? Quand ? Nous ne l'avons pas encore vu ! » J'insistai. En mon for intérieur j'étais sincère, je savais bien ce que je disais. J'appris par la suite que non. Après m'être entendu dire, par le chef du contrôle, que « je perdais légèrement la boule », et que j'étais, à ce moment, en tête, je repartis, pas très convaincu cependant et ce ne fut qu'au contrôle suivant, devant l'affirmation réitérée que Trousselier n'était pas devant moi, que je réussis à calmer mon imagination.

Aux prises avec une illusion, j'avais pris un amateur isolé sur la route pour un adversaire dangereux, s'échappant à la faveur de la nuit. Influencé par l'effort physique poussé à ses dernières limites, le cerveau, dans une course semblable, est facilement accessible à des fictions acceptées sans contrôle. Le souvenir, par la suite, m'a ramené vers cet inconnu à qui je dus une



LE DÉPART DE PARIS-BREST-PARIS 1891

Cette illustration parut dans le supplément du Petit Journal *en 1891, date où notre confrère créa la course Paris-Brest et retour, devenue décennale.*



LE DÉPART DES TOURISTES DANS PARIS-BREST-PARIS DE 1911.
Paris-Brest-Paris en 1911 comportait deux catégories : l'une pour les routiers et l'autre pour les touristes. Maurice Garin, 1er de 1901, se classait 10e du classement général en 58 h. 15 m.

si vaine et si angoissante préoccupation: « Et dire que voilà un pierrot qui aurait pu être si bien dans son lit à cette heure-là ! Qu'est-ce qu'il avait dans le ventre pour être sur la route, à pousser sa bécane comme un voleur, dans une nuit d'encre ? »

Le froid est encore une autre forme de la souffrance physique. L'absence prolongée de sommeil y rend plus sensible encore. Au petit jour, c'est terrible, on aspire ardemment au bain de soleil qui va désankyloser vos articulations glacées. Mais bientôt, c'est une autre chanson, on trouve qu'il exagère et son insistance devient pénible.

Puis la fatigue vient... vient... qui vous gagne et on ne sait qu'inventer pour y résister. Je me rappelle que pour lutter contre le sommeil ou contre la chaleur, je me douchais le cou et les épaules avec ce qu'on me passait pour me désaltérer.

Il en est de Paris-Brest comme de toutes les grandes épreuves : il faut s'astreindre, pour tenir de bout en bout, et jouer un rôle à l'arrivée à une préparation très sévère. Je ne suis personnellement pas partisan de s'entraîner en vue de Paris-Brest à ne pas dormir. L'expérience en a été faite par des concurrents à qui elle n'a pas réussi. La préparation à s'imposer est encore et toujours la même : faire beaucoup de route, bon train par tous les temps afin de s'aguerrir aux intempéries.

C'est une belle course à gagner ; c'est celle dont la victoire m'a donné le plus de satisfaction.

La phase la plus dure s'est déroulée, pour moi, au retour, à partir de Rennes. Un peu avant Quimper, aux portes mêmes de la ville, un de mes pneus rend l'âme. Je ne réfléchis pas, et sans penser que mes soigneurs étaient là tout près qui m'attendaient, je m'attarde à consciencieusement réparer. Dix minutes ainsi perdues.

Alors, nouvelle complication. Echelonnées sur la route, mais tout près les unes des autres, les automobiles des suiveurs me barraient involontairement la route et comme la scène se passait de nuit, il m'était très difficile de me glisser à travers les méandres des voitures presque groupées.

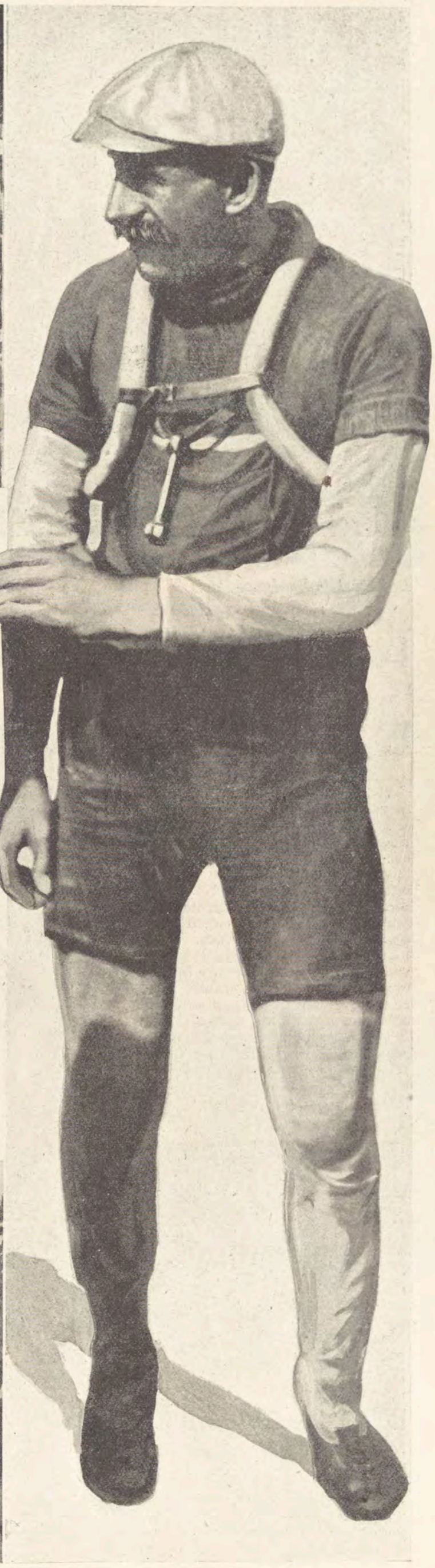
Entre Mortagne et Dreux, la situation s'est définitivement dessinée. J'ai lâché tout le lot et j'ai pu arriver premier à Paris... pour y apprendre que j'étais mort. Sur la foi d'informations venues, on ne savait exactement de qui, on m'avait supprimé froidement, du moins jusqu'à ce que des nouvelles plus fraîches vinssent infirmer les renseignements de la première heure.

Je n'étais point mort, ça allait même très bien à tous les points de vue. Y eût-il eu 100 kilomètres de plus à faire que je les eusse faits, tant je me trouvais physiquement bien disposé. Par exemple, après le bain, la réaction se produisit, et je ne pouvais plus me lever de la chaise sur laquelle je m'étais assis.

EMILE GEORGET,
Vainqueur de Paris-Brest-Paris en 1911,
de Bordeaux-Paris en 1910 et 1912, etc.

MAURICE GARIN A L'ARRIVÉE
Dans le 2e Paris-Brest-Paris, Maurice Garin rejoignit Lesna à Mayenne, le dépassa aussitôt et triompha aisément.

RIVIERRE EN 1901
Rivierre, 2e de Paris-Brest-Paris de 1901, en 54 h. 6 m. 44 s., accomplit le parcours selon l'horaire qu'il s'était fixé.



ÉMILE GEORGET, 1er DE 1911
Emile Georget remporta la victoire du 3e Paris-Brest et retour de 1911, couvrant le parcours en 50 h. 13 m.

LE DÉPART DE BORDEAUX-PARIS DE 1912

Le départ de Bordeaux-Paris se donne dans la nuit. Les coureurs s'élancent sur la route et ne prennent leurs entraîneurs à bicyclette qu'à Sainte-Maure. Sur notre photographie, on reconnaît de gauche à droite : Lapize, Vanhouwaert, Petit-Breton et Emile Georget.

LA COURSE LA PLUS DURE

PAR LOUIS TROUSSELIER

La course la plus dure ?

Bien que cette opinion puisse ne pas être celle de tous les routiers, je n'hésite pas à soutenir qu'à mon point de vue c'est Bordeaux-Paris avec entraînement à bicyclette de bout en bout. J'estime que cette formule-là, c'était la vraie. Elle permettait au routier de donner toute sa mesure réelle. Jamais l'homme n'avait un instant de répit. Il n'était pas à la merci d'un accident de machine, d'une crevaison de pneu, et de ces incidents de route il ne tirait nul repos. Des bicyclettes de rechange le suivaient, prêtes à parer à toute éventualité. des relais établis sur la route lui fournissaient un service d'entraînement actif, intensif, assuré par des hommes reposés qui, remplaçant les entraîneurs déjà fatigués, le reprenaient et l'emmenaient à toute allure sans souci de la fatigue qui pouvait le gagner. Et il fallait bien les suivre. Avec ce système, l'homme était obligé de se donner tout entier depuis le départ jusqu'à l'arrivée, et cette façon de courir Bordeaux-Paris mettait réellement en relief la valeur intrinsèque de l'individu.

L'effort physique demandé ne comportait pas non seulement d'interruption, mais même de fléchissement.

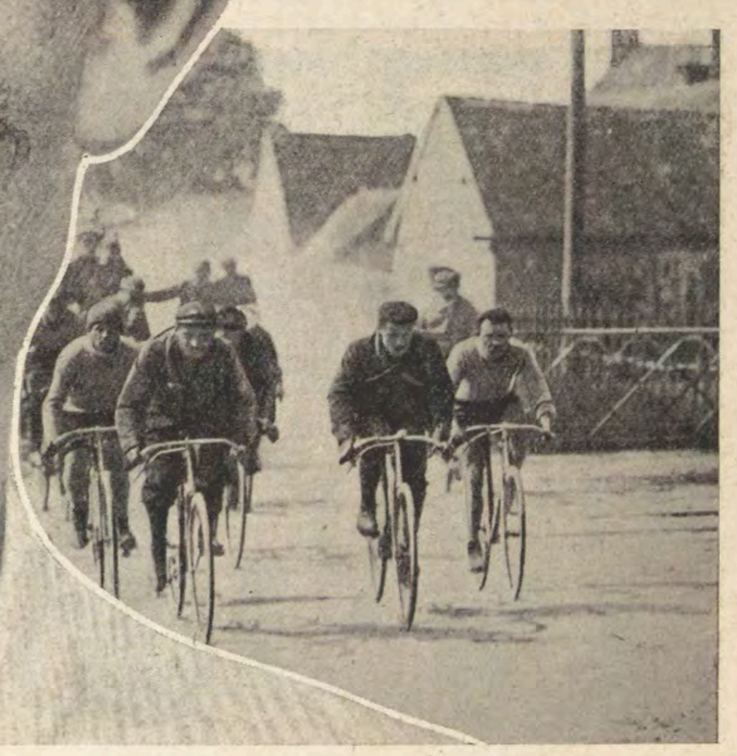
On était tenu de le fournir d'une extrémité à l'autre du parcours sous la sollicitation incessante des entraîneurs et sous l'empire de la préoccupation qui ne vous lâchait pas d'un instant. Etait-on en tête ? Le service d'entraînement ne se modérait pas pour cela, à aucun moment il ne vous laissait souffler, la crainte de laisser rattraper leur homme ne le leur permettait point. Avait-on devant soi un ou plusieurs concurrents ? Les entraîneurs

AUCOUTURIER

Aucouturier triompha dans Bordeaux-Paris en 1903 en 20 h. 3 m. et en 1905 en 20 h. 13 m. 10 s.

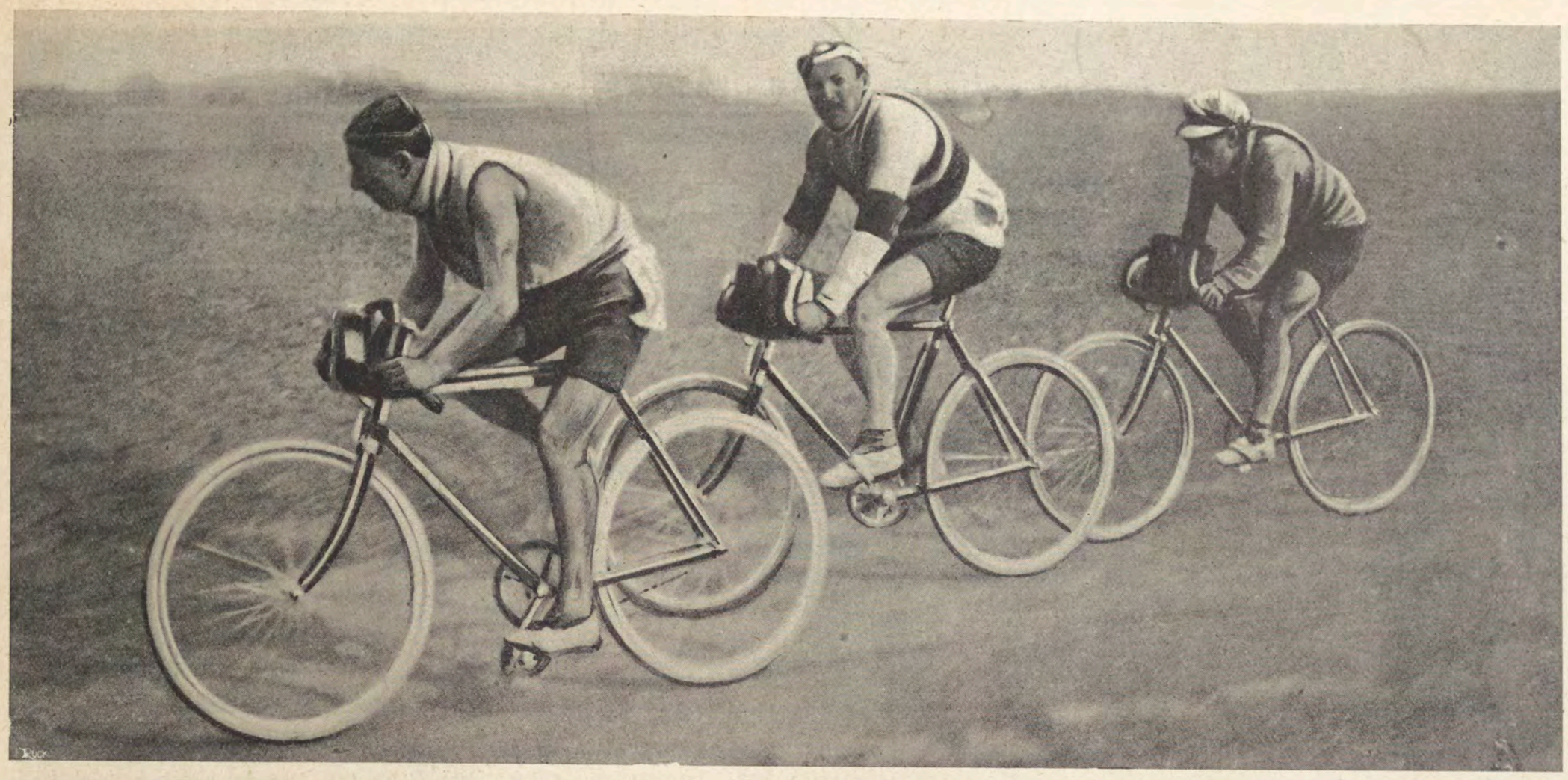
LOUIS TROUSSELIER

Louis Trousselier a remporté la victoire dans Bordeaux-Paris de 1908, établissant le record avec entraînement en bicyclette, en 17 heures 45 m. 10 s. (Alcyon-Dunlop.)



TROUSSELIER

Trousselier est un habitué fidèle des Bordeaux-Paris, il se classa 2e dans Bordeaux-Paris en 1909 et en 1910 et 3e en 1906.



LE BORDEAUX-PARIS DE 1909 : SUR LA ROUTE AVANT BLOIS.

Charpiot mène le train devant le Belge Cyril Vanhouwaert et devant le Français Octave Lapize. Le second peloton est distancé. Seul Cyril Vanhouwaert (Alcyon-Dunlop.) *persévérera et gagnera en 18 h. 54 m. devant Trousselier et Emile Georget.*

n'avaient qu'un souci: les rejoindre. Alors, eux encore frais donnaient tout ce qu'ils pouvaient et vous étiez bien forcé d'en faire autant. En tête ou non, il fallait pousser, pousser toujours, pousser encore.

Lorsque dans une telle épreuve la défaillance vous prenait, si vous ne pouviez arriver à la surmonter, c'était fini, votre chance était irrémédiablement compromise.

Complètement « au bout de votre rouleau », ayant épuisé toutes les ressources physiques qui étaient en vous, l'énergie en faillitte, vous tombiez, vous vous affaliez plutôt sur un côté de la route, et vous ne vous releviez plus. Ou vous vous releviez trop tard, quand il n'y avait plus rien à faire. En 1908, les bords de la Loire étaient jalonnés de coureurs, à bout de ressources physiques, la volonté en déroute, qui, incapables de faire 10 kilomètres de plus, « laissaient ça là », sans espoir de retour.

L'épreuve ainsi disputée, on voyait arriver à Sainte-Maure un peloton (?) de tête composé tout de suite de deux hommes. Encore n'étaient-ils pas ensemble, mais à un faible intervalle l'un de l'autre. Aujourd'hui, 18, 20 hommes encore bien en course passent soit groupés, soit très près les uns des autres.

On ne se fait qu'une idée imprécise de l'intensité d'effort qu'il faut fournir dans une épreuve comme Bordeaux-Paris derrière entraîneurs à bicyclette de bout en bout. Effort écrasant par sa continuité, et que vous donnez en sachant parfaitement qu'à aucun moment il ne vous faut compter sur quelques instants d'accalmie.

L'effort physique ainsi fourni sous l'empire d'une perpétuelle tension d'esprit devient, à de certains moments, extrêmement pénible. Dès l'instant où l'on donne ses premiers coups de pédale, dans un départ toujours très vite, il faut avancer avec cette idée fixe que l'on ne trouvera un instant de repos qu'à l'autre bout du ruban de route, à Paris. Pas de supercherie, pas de truquage possibles. Des forces nouvelles vous sont arrachées à chaque délai d'entraînement et il faut, coûte que coûte, les trouver en soi. Et c'est toujours au moment où elle aspire à un peu de répit que l'énergie est le plus durement sollicitée.

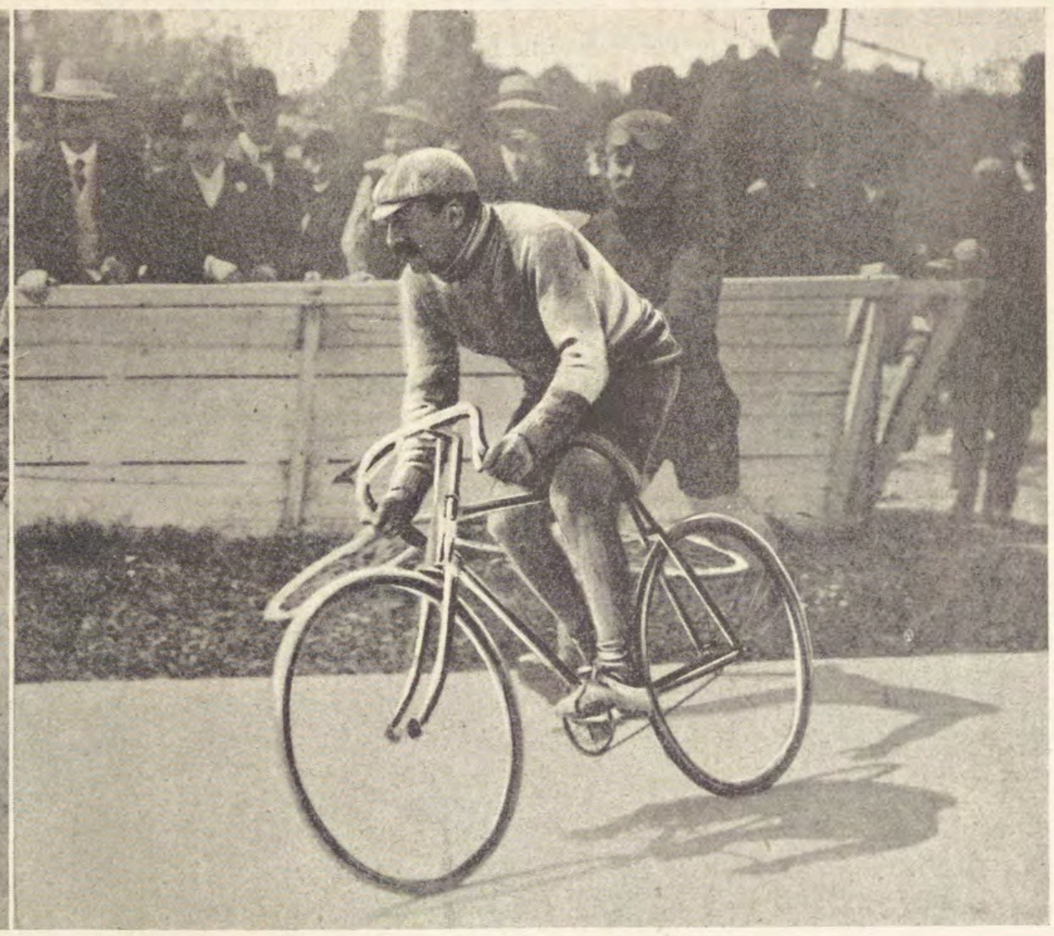
C'est pourquoi je considère Bordeaux-Paris, courue dans ces conditions comme l'épreuve la plus pénible, mais aussi la plus significative au point de vue de la valeur réelle d'un routier.

LOUIS TROUSSELIER.

Vainqueur de Bordeaux-Paris en 1908, du Tour de France en 1905, de Paris-Roubaix en 1905, etc.

FRANÇOIS FABER APRÈS BLOIS

François Faber s'attribua la première place dans Bordeaux-Paris 1911 en 18 h. 31 min. (Alcyon-Dunlop) *devant Garrigou et Masselis.*



L'ARRIVÉE D'ÉMILE GORGET

Emile Georget remporta la victoire dans Bordeaux-Paris en 1910, en 18 h. 23 m. 25 s. Il fait partie de l'équipe Peugeot *1914.*

LA FOULE A L'ARRIVÉE DE PARIS-ROUBAIX

Les habitants du Nord sont particulièrement enthousiasmés par les courses cyclistes. Et, notamment, l'épreuve Paris-Roubaix se termine sous les acclamations d'une foule considérable, difficile à maintenir, et qui laisse à peine le chemin libre pour permettre aux coureurs de passer.

LES COURSES LES PLUS COURTES

PAR FRANÇOIS FABER

Loin de moi l'intention de faire le procès des courses sur route de petite distance, telles que Paris-Tours, Paris-Roubaix, Paris-Bruxelles. Je les ai courues par la force des circonstances, sans grand enthousiasme, car au début de ma carrière sportive — elle remonte à 1906 — j'avais des ambitions plus hautes. C'était le tour de France qui m'intéressait et mon grand désir était de le gagner. Je ne pris part à Paris-Tours et à Paris-Roubaix que pour répondre à quelques critiques qui me furent adressées, et dans lesquelles il était dit que je n'étais pas assez vite pour figurer brillamment dans ce genre d'épreuves. J'ai tenu à réfuter ces assertions par un argument péremptoire et j'ai la satisfaction d'y avoir assez bien réussi, ce qui m'a permis de me créer une opinion sur ces courses.

Opinion est peut-être un bien grand mot ; impression serait certainement plus exact.

Eh bien, l'impression dominante que j'en ressens, est que les hommes de classe, les grands cracks du cyclisme routier ne mènent plus aujourd'hui ces courtes épreuves — Paris-Tours, Paris-Roubaix — avec le brio que dépensaient leurs aînés.

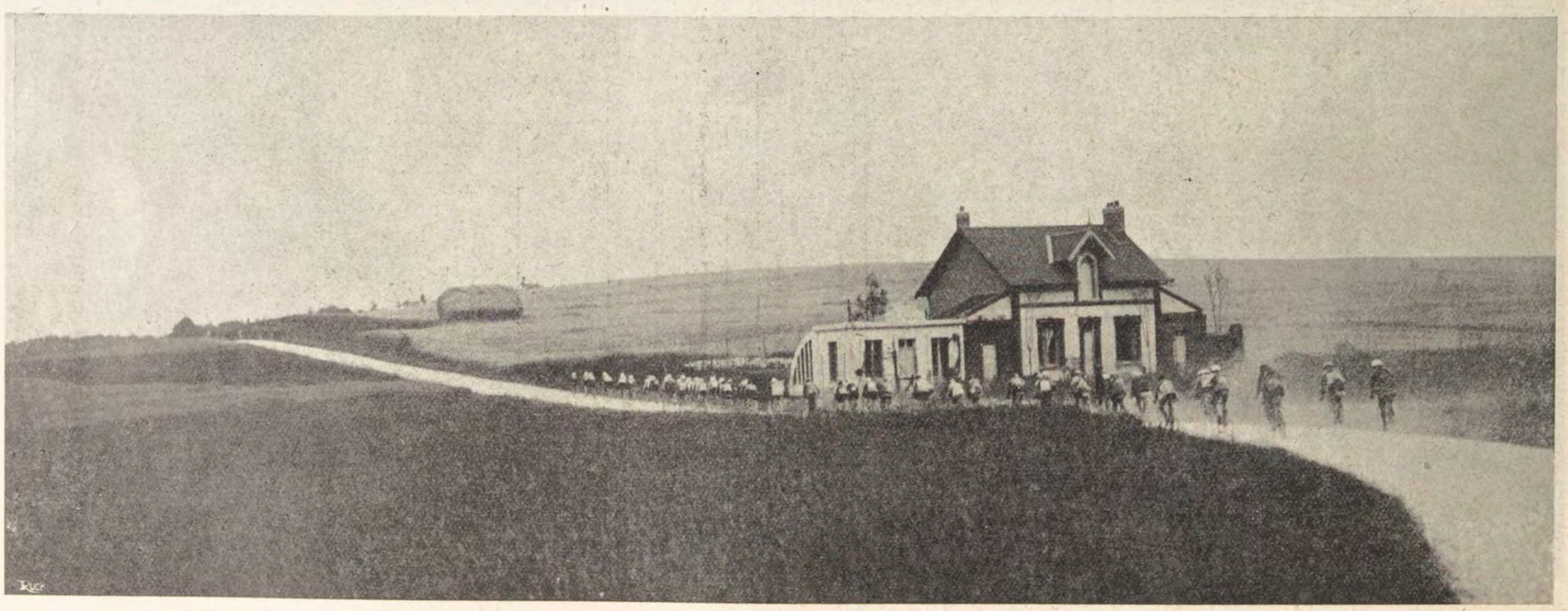
Jadis ces courses étaient enlevées avec une belle allure sportive. Elles étaient courues de bout en bout. Les hommes de valeur ne se ménageaient pas ainsi qu'ils le font à présent. Ils prouvaient qu'ils étaient vite et endurants à la fois, justifiant ainsi la raison d'être de ces épreuves sur route disputées sur une distance réduite. Car telle est leur signification, et tel est l'enseignement qu'il faut en retirer.

La façon dont elles sont courues maintenant en transforme très sensiblement la physionomie première et va à l'encontre de l'intention dans laquelle elles ont été créées et maintenues, bien que des courses, d'une autre envergure, soient organisées depuis et captent beaucoup plus l'attention du public. Aujourd'hui c'est à qui, parmi les routiers de classe, se ménagera pendant le parcours ; le seul souci c'est d'être en état pour le sprint final. Pas de train pendant la course, mais en revanche, tout pour la pointe de vitesse des derniers moments.

On peut dire qu'une telle conception, acceptée tacitement par tout le monde, fausse des épreuves comme Paris-Roubaix ou Paris-Tours, dont, encore une fois, le caractère doit être tout autre.

Elle les fausse si bien que le premier résultat de cette tactique est de permettre à des hommes de second classe, ou à des coureurs notoirement hors de forme, de figurer à l'arrivée et de donner l'illusion d'une qualité qui en réalité leur fait défaut.

Ces hommes-là devraient être lâchés au train, et ils ne le sont point, parce qu'ils n'ont pas été à l'ouvrage.



LE PELOTON DE TÊTE DANS PARIS-BRUXELLES

L'épreuve Paris-Bruxelles est l'une des plus récentes du cyclisme. Elle a été fondée en 1906, en même temps que Paris-Tours. Elle se dispute sur un parcours de 405 kilomètres, et se termine au vélodrome de Bruxelles.

LES DERNIERS KILOMÈTRES DE PARIS-ROUBAIX

Paris-Roubaix était, jusqu'à l'année dernière, la première épreuve sur route de la saison. Paris-Tours a pris, depuis 1913, cette place, mais les pluies et les inondations ont obligé, cette année, les organisateurs à renvoyer cette course au 19 avril.

UN PASSAGE A AMIENS

Dans Paris-Roubaix, les coureurs passent à Beauvais, Amiens et Douai. La seconde partie du parcours est rendue très pénible par les pavés.

LAPIZE DANS LA COTE DE DOULLENS

Lapize, l'un de nos meilleurs routiers, aborde en tête la côte de Doullens, dans la course Paris-Roubaix de 1911 où il s'attribua la victoire comme en 1909 et en 1910.

A l'heure actuelle, et si l'on écarte quelques rares exceptions, personne ne veut mener, tout le monde attend. Ah ! si, il en apparaît bien, de temps à autre, quelques dévoués qui se décident à faire le pas aux autres, et accentuent l'allure. Mais leur effort est fourni sans conviction, il ne constitue point, à proprement parler, une sérieuse tentative de lâchage; il n'en est qu'un simulacre, une parodie, et tout le lot, y compris les moins bons, suit le mouvement.

Ne se trouve-t-il donc jamais personne pour donner à une semblable épreuve une apparence d'activité, de vie sportive ?

Mais si il y a presque toujours dans le peloton quelques jeunes coureurs débutants, avides de gloire, qui, de temps à autre, prennent le commandement et mènent un train fou. Malheureusement ces louables efforts ne reçoivent pas la récompense qu'ils méritent. Les journaux de sport sont, en l'espèce, qu'il me soit permis de le dire, les coupables. Ils ignorent systématiquement, ou à peu près, ces dévoués qui, le lendemain, cherchent la relation de leurs exploits d'un moment. Hélas ! c'est en vain. Ignorés avant la course, ils le sont tout autant après. Leur effort n'a pas porté, il est passé inaperçu ou n'a pas été compris.

Alors c'est la déception, le découragement, et, au moment de la course suivante, le souvenir de leur désillusion qui n'est pas effacé leur revient à l'esprit. Ils se disent : « A quoi bon recommencer ? ça ne sert à rien. » Et ils font comme tout le monde, ils se contentent de suivre. Rendez-vous pour le sprint final, on verra bien ce qui arrivera.

S'il était fait bonne justice de ces efforts isolés, ne dussent-ils donner que l'illusion d'un peu de gloire, on les verrait se produire plus fréquemment et cela ne serait pas un mal.

Je crois en outre fermement que si les routiers de valeur se donnaient la peine de s'employer, les arrivées en grand nombre et à petits intervalles seraient supprimées. Il y aurait beaucoup plus de déchets qu'on en constate.

En principe et pour généraliser cette opinion, j'estime qu'une épreuve sur route, qu'il s'agisse de Paris-Roubaix, Paris-Tours, Bordeaux-Paris, et même du Tour de France doit être toujours menée rondement.

Dès que le départ est donné, il faut « foncer » sur l'arrivée, sans se soucier de ce qui peut vous advenir. Si tous les grands premiers rôles de la pédale se ralliaient à cette tactique, je crois que les épreuves prendraient une physionomie plus sévèrement sportive qu'elles ne le font en général, et partant plus régulière. Ce serait la fin des promenades de santé de 200 à 300 kilomètres avec, comme conclusion, un sprint de la dernière heure, banal, d'une régularité douteuse, d'une signification contestable et dans lequel le meilleur homme est souvent battu.

En ces dernières années, Paris-Tours, Paris-Roubaix ont donc fourni l'occasion d'adapter à la route la tactique de la course d'attente appliquée sur piste.

L'épreuve sur route de petite distance, le demi-fond sur route, doit mettre, avant tout, en relief les qualités de vitesse du routier ; la course n'est pas longue, il faut faire vite pour la gagner. Telle est, telle devrait être, la pensée de tous les concurrents. C'est, nous l'avons vu, le contraire qui se passe, et la vitesse n'est appréciée dès lors que tout à fait sur la fin du parcours. Elle ne peut, dans ces conditions, mettre en valeur ce qui doit être la vitesse chez un routier, car il s'agit bien ainsi non point de la vitesse soutenue, mais d'une manifestation toute passagère et improbante de vitesse.

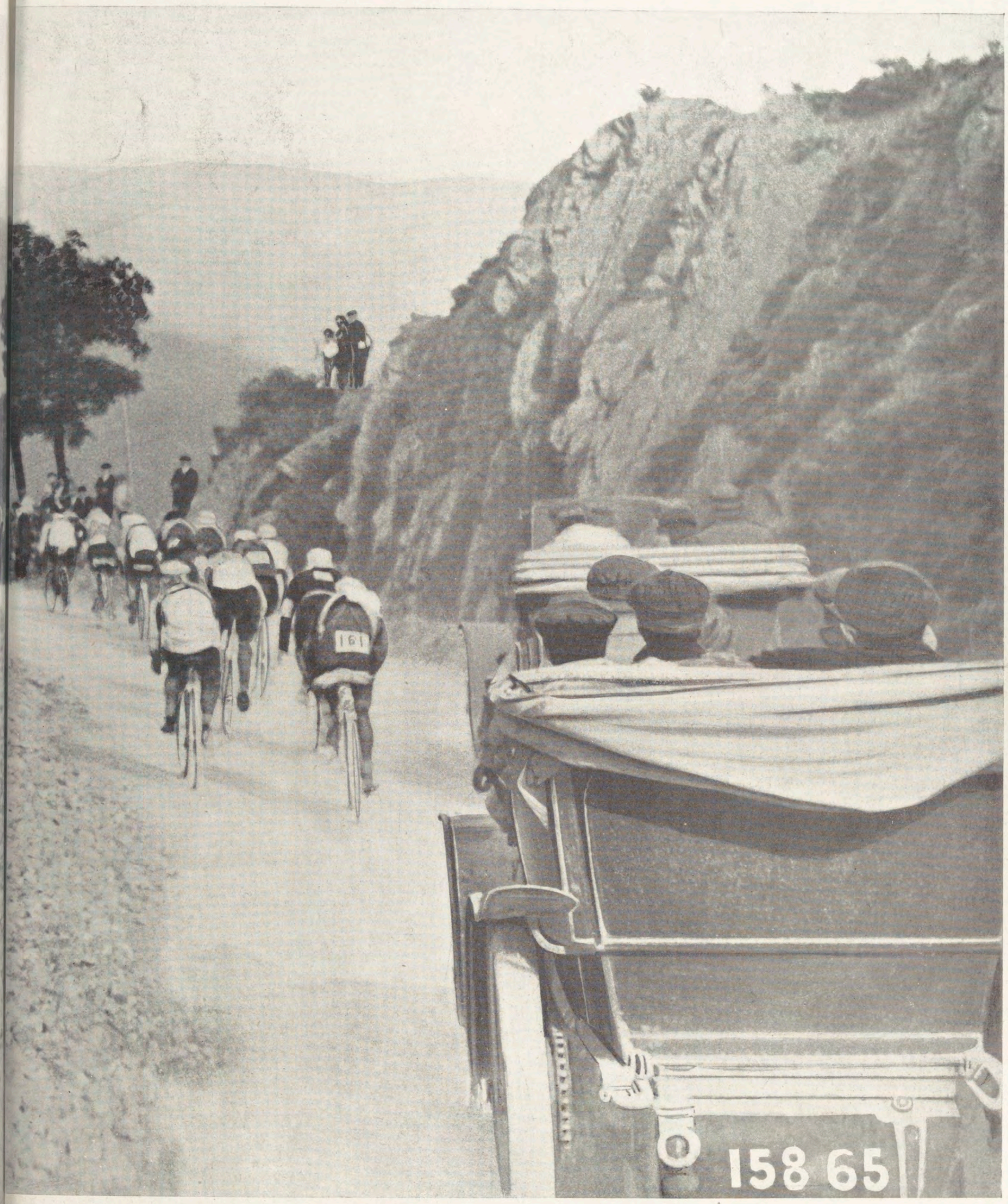
Telle est, du moins, mon opinion personnelle sur les épreuves Paris-Roubaix, Paris-Tours, etc. et sur la tendance, de plus en plus accusée, qu'on montre aujourd'hui à les courir lentement.

FRANÇOIS FABER.

Vainqueur du Tour de France 1909, de Paris-Tours 1909 et 1910, de Bordeaux-Paris 1911, de Paris-Bruxelles 1909 et 1910, de Paris-Roubaix 1913, etc.

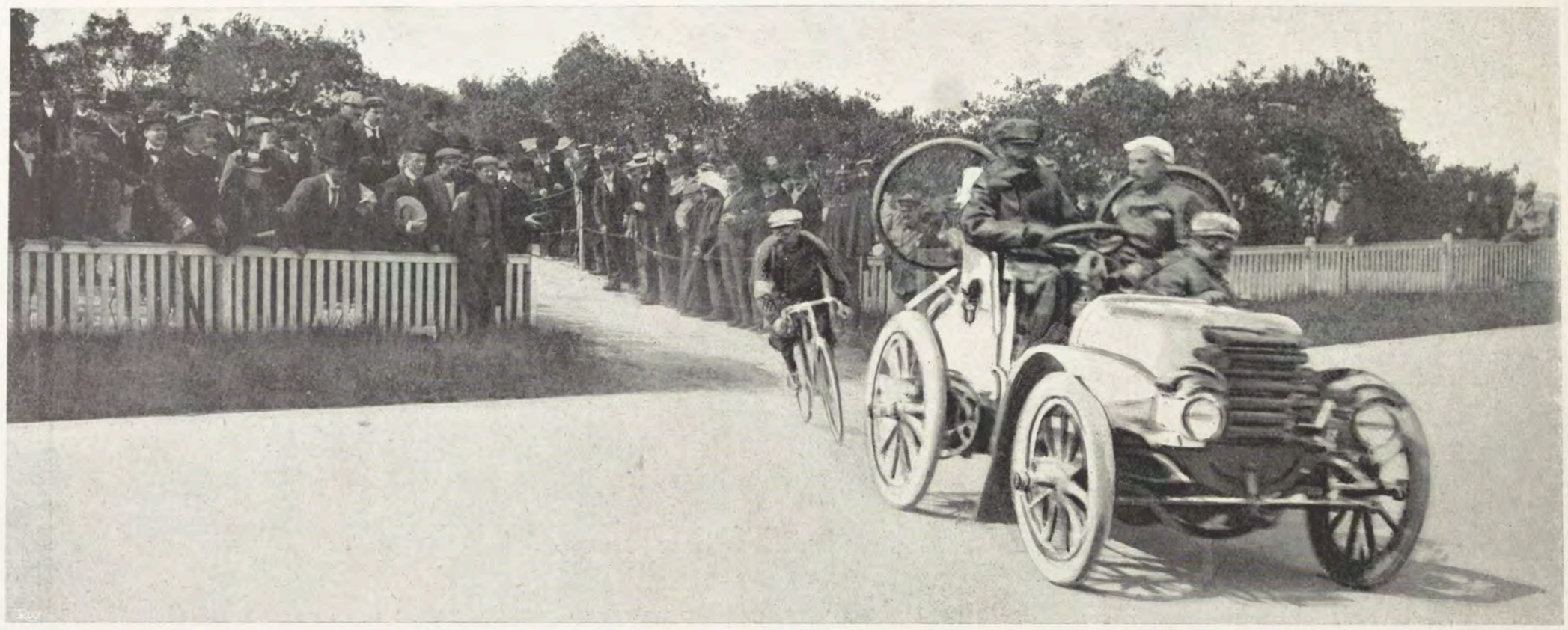
UNE PHASE DE L'ÉTAPE LUCHON-BA

Le Tour de France est l'épreuve qui impose le plus d'efforts athlétiques aux coureurs cyclistes. Tous les deux jours, les routiers sont obligés pendant un m montagnes se présentaient après les plus longues et les plus fatigantes. Malgré ce surcroît de difficultés, le déchet fut inférieur à celui que l'on pensait. Ce Belges d'ailleurs firent montre d'une endurance à toute épreuve. La victoire revint à Philippe Thys qui, peut-être moins brillant que son compatriote, fut cep peuvent les rejoindre qu'avec de grandes difficultés. Les 15 étapes du dernier Tour de France étaient les suivantes: Paris-Le Havre (388 km.), gagnée par Micheletto (470 km.), par Buysse devant Defraye, La Rochelle-Bayonne (379 km.) par Vanlerberghe devant Everaerts, Bayonne-Luchon (326 km.) par Ph. Thys devant L Lambot devant Vandaele; Nice-Grenoble (333 km.) par Faber devant Garrigou; Grenoble-Genève (325 km.) par Buysse devant Petit-Breton; Genève-Belfort (33 (340 km.) par Buysse devant Engel. Thys était vainqu



LE TOUR DE FRANCE DE 1913

des étapes variant entre 300 et 470 kilomètres. En 1913, les organisateurs avaient décidé de faire disputer l'épreuve à rebours : de cette façon les dures étapes de a comme le meilleur grimpeur des concurrents fut le Belge Buysse qui, malheureusement, eut un accident de machine qui le handicapa de plusieurs heures. Les r tacticien. Il est à noter que dans l'ascension de certains cols, dans les Pyrénées et les Alpes, les coureurs distancent les automobiles qui les suivent et qui ne : Le Havre-Cherbourg (364 km.), gagnée par Masselis, devant Petit-Breton; Cherbourg-Brest (405 km.), par Pélissier devant Defraye ; Brest-La Rochelle -Perpignan (323 km.) par Buysse devant Deman; Perpignan-Aix-en-Provence (325 kil.) par Garrigou devant Petitjean; Aix-en-Provence-Nice (356 km.) par ysse devant Petit-Breton; Belfort-Longwy (325 km.) par Faber devant Petit-Breton; Longwy-Dunkerque (393 km.) par Buysse devant Garrigou; Dunkerque-Paris ent général. Sur 140 partants, 25 terminaient le parcours.



L'ARRIVÉE DE JOS. FISCHER DANS LE BORDEAUX-PARIS DE 1899

Jos. Fischer se classa second dans le Bordeaux-Paris de 1899 où l'entraînement se fit par automobiles. C'est dans cette course que tous les records furent battus Constant Huret gagnait en 16 h. 35 m. 47 s. Le troisième était Maurice Garin. L'année suivante, la victoire revint à Jos. Fischer.

BORDEAUX-PARIS DERRIÈRE AUTOS

PAR CONSTANT HURET.

Bordeaux-paris derrière autos! L'épreuve unique du genre sur ce parcours! Spontanément évoqué, ce souvenir me fait faire un bond de quinze ans en arrière dans la vie. Pareille évocation d'un passé encore bien vivant en ma mémoire ne va pas sans un fourmillement d'anecdotes, les unes joyeuses, les autres amères. Inévitable mélange de réminiscences qui se présentent à l'esprit dans un brouhaha tumultueux, cahotique, auquel il est d'ailleurs facile d'imposer un peu d'ordre.

L'événement, car c'en est un dans ma vie sportive, remonte à 1899. Et je revois avec moi sur la route René de Knyff, Girardot, Gilles Hourgières, derrière qui j'ai roulé, seize heures durant, fournissant une course émaillée d'incidents risibles, naïfs, ou douloureux pour mon épiderme. Je crois bien que pendant ces seize heures de route, j'ai parcouru toute la gamme des aventures amères ou bouffonnes.

Une question préalable avant d'aller plus loin : la course fut-elle pénible ? Non, il faut le dire, ce fut, pour moi, et malgré les chutes, culbutes et autres pirouettes indésirables, une course très facile. Un seul point noir : le parcours de nuit. La nuit d'été calme, claire, fraîche a d'infinies douceurs bucoliques, c'est entendu, mais elle est trompeuse, dangereuse même, pour le cycliste qui roule à toute allure derrière une auto. Celle-ci avance sous la protection de ses phares. Bons serviteurs, ils démasquent brusquement l'obstacle qui se dresse, l'écueil topographique qui surgit. Instinctivement le chauffeur répond à l'appel, il débraye, ralentit, passe d'une vitesse de 55 kilomètres, par exemple, à 35, la voiture obéit à cette transition spontanée, mais l'homme lancé derrière elle ne peut pas modérer son allure d'une façon aussi immédiate et, victime de la vitesse acquise, il va se briser contre le véhicule derrière lequel il colle obstinément. L'accident m'est arrivé, alors que la voiture et moi nous dépassions le 50 de moyenne.

Bien qu'en 1899 je fusse très préparé à courir Bordeaux-Paris, deux mois avant la course je n'avais pas encore d'engagement. J'avais en moi la plus grande confiance, mais je ne réussissais pas à la faire partager aux autres. Les constructeurs de cycles disaient volontiers de moi lorsque j'avais le dos tourné : « Huret ?... Peuh !... Peut-être !... Et encore !... » L'avenir s'annonçait bien mal. Mais, grâces vous soient rendues, cher monsieur, à quinze ans de distance — je rencontrai M. Binon, fondé de pouvoir d'une grande maison, qui, moins sceptique que ses confrères, voulut bien prendre en considération la proposition fort simple que je lui fis. « Je n'ai rien coûté à votre maison, lui dis-je, puisque je n'ai rien reçu d'elle. Je vais courir pour vous. Donnez-moi simplement un service d'entraînement, et si je gagne vous m'allouerez une prime de 10.000 francs. »

« Accepté », répliqua-t-il sans hésiter.

Le départ de l'épreuve eut lieu à 9 heures du soir. Je glisse sur le pittoresque du spectacle qu'il pouvait offrir, car j'avoue y être resté parfaitement insensible. Mes préoccupations étaient ailleurs.

Tout ce dont j'ai gardé souvenance, ô combien vaguement! c'est que la chose se passa au milieu d'un indescriptible tumulte, d'une agitation fébrile, dans une tornade de cris, d'appels, de contre-appels ; minutes étranges et inoubliables parmi la foule surchauffée, où chacun, dans un étrange hourvari d'antithèses, cherchait à placer son mot, à glisser son opinion, à imposer son pronostic appuyé de considérants définitifs.

Mais une chose dominait tout cela au moment où fut donné le signal de prendre la route : la poussière soulevée par les autos, par les cycles; la poussière aveuglante, infernale, à travers laquelle se posait le problème de se diriger.

Comment Fisher, l'Allemand avec qui, par la suite, je devais avoir de si âpres démêlés sportifs, comment Fisher s'y prit-il? je ne sais, toujours est-il qu'il trouva le moyen de se débrouiller au milieu de cette brume où j'étais empêtré, et qu'il prit le commandement. Et je me mis à sa poursuite dans la nuit. Nuit idéale, en vérité, et bien propice au genre d'exercice auquel nous nous livrions.

Tel Jésus sur son chemin de Croix je ne tardai pas, moi aussi, à prendre brutalement contact avec le sol. A 10 kilomètres du départ, Girardot, derrière qui je collais à 60 à l'heure, donne un violent coup de frein pour éviter une voiture dans la descente de Béchac. Je sens le danger, je veux me dégager, sur la droite. J'y parviens en partie mais je ne puis éviter un choc latéral contre sa roue arrière. Bilan de la catastrophe : je vais m'abîmer d'un côté de la route, ma bicyclette de l'autre. Comme blessures : elle, le guidon faussé; moi, quelques entailles disséminées aux mains et aux jambes. Et, vivement debout, je criai : « Ce n'est rien ! En route ! »

Et nous repartîmes.

Je sentais bien, mais sans y attacher d'autre importance, quelque chose de chaud couler sur ma jambe, contourner la cheville et se glisser jusqu'à l'extrémité de mon pied droit. Je me rendis compte que

CONSTANT HURET

L'un des plus prodigieux coureurs de fond que nous ayons vus. Gagna Bordeaux-Paris en 1899 et, entre autres succès, remporta le Bol d'Or en 1894, 1895, 1898 et 1902, sur Clément-Dunlop.

Supplément à la *Vie au Grand Air* du 11 Avril 1914.

Pour paraître

LE 10 AVRIL

Les ESTAMPES SPORTIVES

Pochette d'art renfermant des gravures en noir et en couleurs sur les événements sportifs du mois

Reproduction réduite d'une gravure en couleurs. Format 0.31 × 0.41

Dans le Numéro 1 :

ANDRÉ
l'Athlète complet
un des meilleurs footballers français
Composition inédite en couleurs - - - - - - de ***MACHEFERT***

Joë Jeannette-Carpentier
Les 15 rounds du récent match
... et 15 dessins inédits de ***CASEY*** *...*

KEYSER
Champion de France
... de Cross-Country ...
Aquarelle inédite de ***MACHEFERT***

VOIR AU DOS

***Les Avantages particuliers réservés aux Abonnés et Lecteurs de la* VIE AU GRAND AIR.**

LES
Estampes Sportives

constituent une publication d'art unique au monde. Tous les sportsmen voudront les posséder pour en faire l'ornement des Cercles, Salles de Réunions, Salles d'armes, Garages, Villas, Cottages, etc., etc.

Le Numéro Mensuel 1.50 Étranger : 2 francs

Un numéro le 10 de chaque mois

RENFERMANT 3 ESTAMPES en NOIR et en COULEURS

PRIX D'ABONNEMENT AUX 12 NUMÉROS MENSUELS

FRANCE.. .. .. **18** fr. — ÉTRANGER .. .. **24** fr.

Conditions spéciales réservées aux abonnés de la **"Vie au Grand Air"**
France, **15** fr. au lieu de **18** fr. — Étranger, **20** fr. au lieu de **24** fr.

BULLETIN D'ABONNEMENT

A remplir et à adresser avec son montant à son libraire ou à MM. Pierre LAFITTE & C^ie^, 90, Avenue des Champs-Élysées, PARIS

Je soussigné ..... *demeurant* .....

à (indiquer la ville) ..... *département (ou pays)* .....

déclare m'abonner aux **"Estampes Sportives"**, *pour* (*) ..... *à partir du premier numéro, au prix de* (*) .....

*) Voir les conditions ci-dessus.

A ....., *le* ..... *1914.*

(Signature).

Afin de permettre à nos abonnés et lecteurs de connaître et d'apprécier ***"Les Estampes Sportives"***, nous adresserons franco le premier numéro qui vient de paraître à toute personne qui nous fera parvenir d'ici un mois, le présent bon accompagné de **0** fr. **75** en timbres-poste, au lieu de **1** fr. **50** prix ordinaire du numéro.

A découper et
et à retourner à
MM. Pierre Lafitte et C^ie^
90, Av. des Champs-Élysées
.. .. Paris .. ..

BON pour un numéro **1** des ***"Estampes Sportives"*** au prix de faveur réservé aux abonnés et lecteurs de la ***Vie au Grand Air.***
Ci-joint 0 fr. 75 en timbres-poste.

Nom ..... *Adresse* .....

c'était du sang et que j'étais sérieusement atteint au genou. « Petite misère », pensai-je, à part moi. Vingt kilomètres, avant Barbezieux, je rattrapai Fischer au haut d'une côte où il changeait de machine. « Tant que ça peut », criai-je à Girardot, et je passai en tête.

Comme nous achevions de descendre une côte et que nous attaquions la route en palier, je me sentis tout à coup précipité à terre, sans, dans mon premier mouvement de stupeur, me rendre compte de ce qui m'arrivait. J'en eus vivement l'explication. A cet endroit la route, déchirée, avait été rechargée, mais le rouleau n'avait pas encore cylindré cette reprise inopportune. J'étais là, à terre, écorché, troué, tandis que la voiture qui m'entraînait en équilibre sur ses quatre roues, continuait. Ceci se passait, nuitamment, à l'entrée d'un village, où les habitants assemblés attendaient le passage des coureurs, un lampion à la main. Presque au même moment, je vis deux points lumineux qui s'avançaient en grossissant. C'étaient les phares de l'automobile de Charron derrière laquelle était Fischer. Je prévis pour lui une culbute semblable à la mienne et, afin de lui signaler le danger, je pris le lampion rouge d'un assistant et je le balançai, à la manière des garde-barrières quand ils signalent un mouvement sur la voie ferrée. L'auto s'arrêta et Fischer sauva ainsi la culbute. Nous fîmes à pied les 500 ou 600 mètres incyclables, après quoi je lui dis adieu, j'aurais dû dire au revoir — et je filai sur Angoulême où j'arrivai avec 7 minutes d'avance.

J'examinai, à ce moment, mes blessures, et je m'aperçus que j'étais vraiment mal en point. Chose étrange, j'étais tellement surchauffé par la lutte que je ne les sentais pas.

Entre Angoulême et Ruffec mon pneu avant rendit l'âme. Je n'avais plus de machine de rechange, il fallut réparer ; d'où perte de 10 minutes, qui permirent à Fischer de me rattraper et de me passer. Mais à la sortie de Ruffec, je revins sur lui et le dépassai à mon tour. Cependant Charron poussait sa voiture et roulait encore si près de moi que la lueur de ses phares, projetée sur ma silhouette, dessinait sur la route mon ombre fuyante à laquelle je semblais m'acharner dans une poursuite chimérique. Nous roulions, en pleine nuit, sous un baldaquin d'étoiles, dans une atmosphère pure, limpide, et sa transparence impeccable laissait au clair de lune, épandu derrière nous, toute son intensité lumineuse. Combien cela m'importait peu ! J'étais accroché à mon ombre, ou plutôt c'était elle qui était accrochée à moi, elle me poursuivait, menaçante, sarcastique, comme une hantise dont je nourrissais le fol espoir de vouloir quand même et quand même me dégager. Oh ! cette ombre tenace, cette ombre maudite qui me disait que la Charron, et Fisher derrière elle, étaient là, tout près, sur ma roue. « Plus vite, plus vite, de grâce, avancez ! » criai-je au conducteur de la voiture qui donnait... tout ce qu'elle pouvait donner. Et j'arrivai à Couhé-Vérac ayant couvert 34 kilomètres en 37 minutes. J'avais pris 11 minutes à Fischer et je compris alors que j'avais eu tort d'en vouloir à mon ombre, car les phares de la Charron avaient depuis longtemps cessé de s'y intéresser, et que seuls les raies de lune s'étaient obstinés à l'inscrire devant moi.

A quelques kilomètres de Couhé-Vérac, Girardot ayant effectué un virage sans me prévenir, je ne pus suivre le mouvement, et j'allai tout droit, en bordure de la route, m'emboutir contre un arbre. Fâcheux contact : une clavicule luxée et ma bicyclette télescopée, hors d'usage. La voiture de René de Knyff suivait bien par derrière, mais quand allait-elle arriver ? L'attendre pour avoir une bicyclette était hasardeux. La résolution fut donc prise d'emprunter aux bécanes estropiées qui étaient dans l'automobile de Girardot les pièces nécessaires à la constitution d'une bicyclette avec laquelle je pusse marcher. Je fis donc du neuf avec du vieux, ce qui me fit perdre 55 minutes pendant lesquelles Fisher me rattrapa et me passa. J'arrivai ainsi à Poitiers ayant couvert 34 kilomètres en 1 h. 1 /2. Et dire qu'il y a des gens qui ont prétendu que j'étais monté en voiture. Ah ! c'eût été bien facile ! Nous étions à ce moment, bien seuls sur la route. En arrivant à Poitiers j'aperçus des lumières et la foule. Pensant que Girardot allait freiner, je me dégageai vivement sur la droite. Hélas ! j'avais compté sans les rails du tramway ! Grâce à elle, nouvelle chute. Au contrôle, où j'arrivai à pied, je trouvai M. Binon. Les larmes aux yeux, je lui dis : « Croyez bien que ce n'est pas ma faute si je suis battu. Il y a des limites à la lutte contre l'adversité. » J'étais couvert de sang, je n'avais plus figure humaine. Binon eut un geste de pitié, et c'est à ce moment que Pognon, mon entraîneur, fit une chose que je n'oublierai jamais.

Il me fit boire un bock, oui un bock ! plein de fine champagne. Je l'avalai d'un trait croyant que c'était de la bière ! Comme je lui reprochai d'avoir voulu me griser, je l'entendis dire à Binon : « Je préfère le faire abandonner 10 kilomètres plus loin qu'ici. » Et comme je m'apprêtai à repartir, Pognon me fixant dans les yeux me déclara : « Tu es à 12 minutes de Fisher, jamais tu n'as été si frais, tu as la course comme tu veux. » Stimulé par l'alcool je repartis. C'était l'heure déprimante entre toutes, la pointe du petit jour. L'influence de l'alcool commençait à se faire sentir. Je marchais sans tenir mon guidon criant à René de Knyff : « Ton tacquot n'avance pas ! » Et dans une bordée d'invectives, je lançai à Pognon : « Viens donc me le dire ici que je descendrai dans 10 kilomètres ! » Surexcité par la chaleur alcoolique, je rattrapai Fischer, le dépassai à Chatellerault et arrivai à Tours avec 44 minutes d'avance sur lui. Entre Tours et Blois, défaillance ; oh ! terrible défaillance ; le choc nerveux était passé, l'alcool précisait son influence néfaste. Alors, je demandai à manger; je dévorai sans me rassasier, et cette prise d'aliments convenant à mon extraordinaire tempérament me permit d'éviter le redoutable coup de massue de l'alcool.

HURET APRÈS L'ARRIVEE

C'est derrière l'automobile conduite par M. René de Knyff, que Constant Huret accomplit son inoubliable exploit dans Bordeaux-Paris.

Rien ne fut moins banal que ce déjeuner sur l'herbe, improvisé en hâte et impérieusement réclamé par mon estomac.

J'avais envie d'un tas de choses impossibles, et bien qu'il y eût dans la voiture de nos soigneurs de quoi refaire largement un homme assailli par la plus terrible des fringales, je trouvai le programme de ce festin en plein air ridiculement insuffisant. Après avoir englouti des œufs .. combien d'œufs !... du roastbeef froid, un poulet tout entier, je demandai le plus sérieusement du monde, si on avait l'intention de me laisser mourir de faim.

Et mes imprécations s'adressaient naturellement à Pognon, ma bête noire du moment : « Alors quoi ! lui criai-je, c'est bien décidé, tu veux ma mort ? »

Bien que je n'eusse cessé un seul instant d'avoir confiance en moi, les incidents de la course et la souffrance que je ressentais de mes blessures avaient exacerbé ma nervosité. J'avais beau me savoir en tête, je voyais toujours se dresser à l'horizon le spectre de Fischer. Il était loin, mais je n'en savais rien, et je m'obstinais à le croire tout près. L'imagination ne peut pas échapper à ce genre d'influence.

Il faut bien dire ici que dans une pareille course on avance dans l'inconnu. Toutes les avances qu'on prend, on n'en connaît la valeur exacte que le lendemain. Jusque là on reste dans l'incertitude, on ne table que sur des « on dit ». On marche dans la préoccupation constante d'être talonné par le concurrent. La foule, échelonnée sur le parcours, donne des informations contradictoires. Les uns disent que vous avez 20 minutes d'avance, d'autres, bien informés soi-disant, que vous n'en avez que 5. Qui croire ? Entre Versailles et Paris, toujours derrière René de Knyff, qui m'entraînait avec une prestigieuse sureté, on me criait sans cesse : « Fischer est derrière toi ; Fischer est à 3 mètres, à 2 mètres... Voilà Fischer, attention ! »

Au pont de Saint-Cloud, je glisse sur le pavé gras, je fausse une pédale, et je fais mon entrée au Vélodrome sur un pied. On me passe une machine de piste, je fais un demi-tour, croyant Fischer dans ma roue ; erreur. Et comme je relevai la tête, je me vis seul en piste. En arrivant au quartier des coureurs, je questionnai : « Ai-je gagné ? » Et sur une réponse affirmative, j'eus une telle émotion que je m'évanouis.

Bien que j'aie eu à souffrir des plaies occasionnées par mes chutes, l'effort physique que j'ai fourni dans ce Paris-Bordeaux n'est pas comparable à celui que j'ai donné dans les 24 heures courus au Vélodrome du Parc. Entraîné par une voiture automobile on ne peut pas dire qu'on pousse à fond ; on laisse aller ses jambes. Si des incidents de route ne m'avaient pas fait perdre 1 h. 1 /2, j'aurais mis 14 h. 1 /2 à faire Bordeaux-Paris. Le public aurait trouvé cela par trop phénoménal et on aurait crié au scandale. Pourtant c'était, même à cette époque, une chose faisable. Si l'on recommençait aujourd'hui cette épreuve avec les voitures dont on dispose maintenant, il y a dix hommes qui pourraient la gagner en moins de 14 heures, sous condition de ne rouler que de jour, en partant à 3 heures du matin, parce que l'accident est toujours à redouter la nuit, en marchant à toute vitesse derrière une voiture automobile.

L'accident éventuel n'est pas possible à éviter. D'ailleurs si on le redoutait, si on subissait l'influence de sa menace permanente, on hésiterait, on n'avancerait pas et on ne « collerait » pas à la voiture. L'homme au volant est lui-même désarmé devant cet aléa ; et quel que soit le soin que mettent ceux qui l'accompagnent à prospecter l'horizon, la nuit — surtout quand c'est une nuit d'encre — limite l'efficacité de leur vigilance. La voiture est presque sur l'obstacle au moment où celui-ci surgit.

Il est donc — non point impossible — mais dangereux de faire Paris-Bordeaux, nuitamment derrière autos. Je crois d'ailleurs qu'on n'y songe plus et cette expérience, déjà éloignée, restera peut-être définitivement sans lendemain.

En tout état de cause, et si par hasard la tentation était renouvelée, il est très probable que tous les concurrents seraient d'accord pour demander que le départ soit donné au petit jour.

Indépendamment de la raison que j'ai signalée — et son importance capitale la rend suffisante — d'autres causes d'ordre secondaire, sont, elles aussi, prétextes à accidents et influent sur le temps minimum que peut mettre un coureur à faire Bordeaux-Paris dans les conditions d'entraînement où cette épreuve fut disputée en 1899

L'entrée des villes est toujours encombrée par une agglomération de spectateurs qu'il est difficile de refouler de chaque côté du chemin que suivent les coureurs; un bataillon de cyclistes-amateurs — dont beaucoup sont venus au-devant de vous assez loin — constitue une escorte au milieu de laquelle il est difficile d'évoluer quand on roule dans l'obscurité presque complète, et surtout où la persistante lumière des phares inonde de clarté une partie de la route et laisse sans transition dans la nuit profonde toute celle qui n'est pas soumise à son influence. Au milieu de tout ce brouhaha de gens qui vont, viennent, circulent, s'avancent sur votre passage, on risque toujours la chute.

CONSTANT HURET,
vainqueur de Bordeaux-Paris en 1899.

VANHOUWAERT REMPORTE BORDEAUX-PARIS EN 1907

Vanhouwaert est certainement le routier Belge le plus populaire et le plus redoutable. Ses nombreux succès ont été surtout remportés par les intempéries et la boue. Il gagna également les Six Jours de Bruxelles de 1914.

A QUOI TIENT LA SUPÉRIORITE DES BELGES

PAR PHILIPPE THYS

La question n'est pas sans être embarrassante. Elle met singulièrement à l'épreuve une modestie dont les coureurs belges ne voudraient point se départir au regard de leurs camarades de France.

Et d'abord y a-t-il réellement supériorité? Les circonstances ne nous ont-elles pas servis avec assez d'indulgence pour que cette supériorité soit, à proprement parler, plus illusoire que réelle ? Enfin, soit, admettons qu'elle existe puisqu'on veut bien l'affirmer, et recherchons-en les raisons.

Elles tiennent à deux causes différentes : la première indépendante du caractère du coureur; la seconde. au contraire, essentiellement consécutive de la mentalité de l'individu.

Presque tous les routiers belges, pour ne pas dire tous, ont eu une première jeunesse physiquement assez pénible. Les uns et les autres nous sommes issus de familles ouvrières dans lesquelles, le père et la mère, tout en aimant leurs enfants, n'ont pas eu le temps de s'attarder à une vaine sentimentalité. Le souci, la fatigue du labeur quotidien n'assurent aux parents qu'une condition honorable, mais modeste, qui ne leur permet pas de choyer, de dorloter leur progéniture. Les garçons, et les filles aussi, en passent par où sont passés papa et maman, ils sont élevés « à la dure ». Tout gamins, leur sensibilité physique est déjà mise à l'épreuve ; s'ils sont de bonne trempe ils y résistent, et cette préparation prématurée — hélas ! obligatoire — à l'effort physique, fait sentir son influence plus tard, lorsque l'enfant est devenu jeune homme. Chez nous, on ne s'éternise pas à la maison, le budget familial s'y oppose. Après un rudiment d'instruction pris à l'école, sonne l'heure de travailler et de commencer à gagner sa vie. C'est presque toujours dans des métiers manuels écrasants qu'on est obligé de se lancer, tâches souvent pénibles qui mettent de bonne heure à l'épreuve l'endurance du jeune homme alors qu'il n'est pas encore formé. Excellente école de résistance par laquelle on passe de bonne heure. On s'y fortifie, on y apprend à ne pas céder aux mouvements de lassitude, aux défaillances

ODILE DEFRAYE

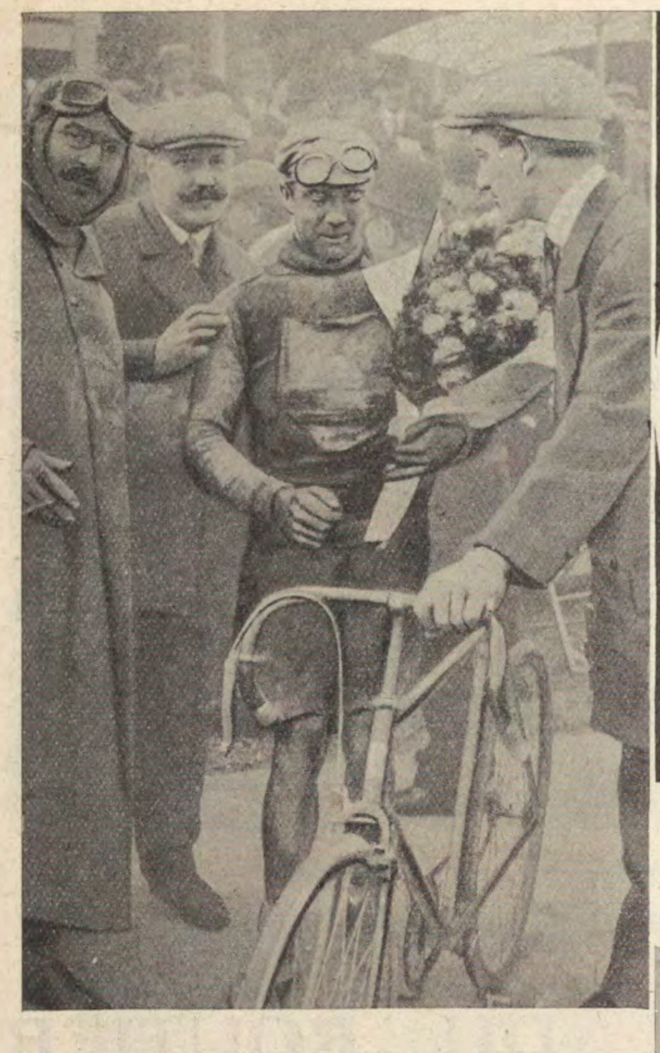
Defraye remporta la victoire dans le Tour de France en 1912. (Bicyclette Alcyon.)

CYRIL VANHOUWAERT

Gagnant de Bordeaux-Paris en 1909 et de Paris-Roubaix en 1908 sur Alcyon-Dunlop.

PHILIPPE THYS

Philippe Thys, vainqueur du Tour de France de 1913 devant Garrigou.



MOTTIAT
Vainqueur de Bordeaux-Paris en 1913.
(Bicyclette Thomann.)

LÉON BUYSSE
Qui fit preuve d'une valeur extraordinaire dans le Tour de France de 1913.

MASSELIS
L'excellent routier belge Masselis gagna une étape du Tour de France de 1913.

défendues, parce que le travail est là, qui doit être fait, et que coûte que coûte, on doit l'accomplir, En dehors de ce labeur journalier que reste-t-il ? Les joies prosaïques de la famille. Ah ! la vie ainsi comprise paraîtrait terriblement monotone à bien des jeunes Français. Les plaisirs ? On arrive à vingt ans qu'on en ignore tout encore, ou à peu près. Comment les connaîtrait-on ? Quand et avec quelles ressources les aurait-on abordés ?

Et c'est ainsi que l'existence se déroule jusqu'aux environs de la vingtième année saine, régulière, faite exclusivement d'entraînement physique procuré par le labeur quotidien.

Vient un moment cependant où le désir naît d'égayer un peu la morosité écrasante de l'existence et de faire autre chose que l'éternel, le fastidieux aller et retour de son travail à son chez soi. Le besoin de franchir le cercle étroit où se déroule votre existence journalière se fait sentir, on éprouve la nécessité d'aller loin, de sortir de cette espèce de geôle d'où on ne s'est pas encore échappé bien qu'elle soit toute grande ouverte. La bicyclette est un moyen démocratique de se donner de l'espace. On a vu les aînés en user, on y vient à son tour. Rompu à la fatigue physique pour les raisons que j'ai exposées, on va, on va, on

PHILIPPE THYS
Philippe Thys, le vainqueur du Tour de France 1913, gagna le Tour de France indépendant en 1911.

avance toujours plus loin, toujours plus vite, défiant la lassitude, insoucieux de l'épuisement.

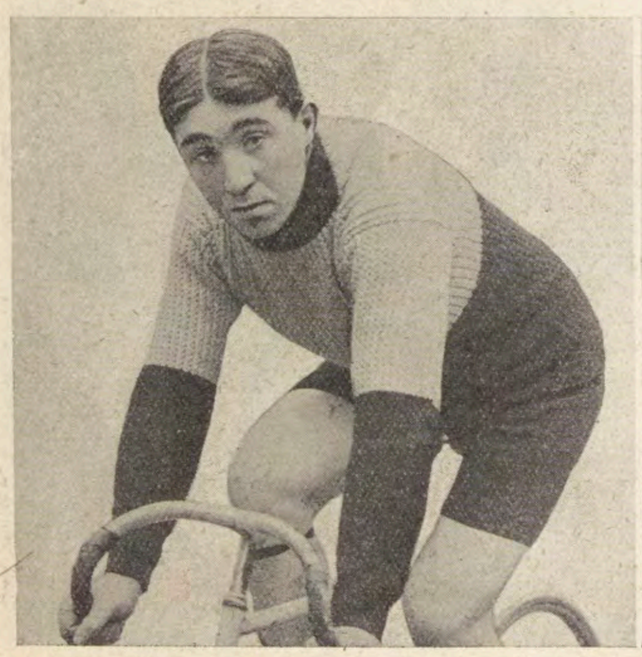
On aime sa bécane, elle représente à elle seule toute la joie positive, tangible, de votre vie. Car les autres joies... chimères... illusions! « Le bonheur que la main n'atteint pas n'est qu'un rêve... » a dit, ah ! ma foi... je ne sais plus qui.

C'est ainsi que se précise le goût bien qualifié de la bicyclette, et, du tourisme au sport, le pas est vite franchi.

Les journaux sont les grands coupables de cette transition. Ce qu'ils disent des étoiles de la piste et de la route fait travailler l'imagination ; on veut faire comme les grands maîtres du genre, parce qu'on sent s'agiter en soi une confiance qui vous y pousse. Et puis le désir d'améliorer sa situation budgétaire ne vous tenaille pas moins également.

Lancé dans la carrière de coureur professionnel, le routier belge n'abdique pas, bien que la vie lui soit plus facile, ses habitudes d'autrefois. Fruste et simple était son existence, fruste et simple elle reste. Et comme il prend à cœur son nouveau métier, qu'il est tout entier capté par lui, il lui consacre tous ses moments, toutes ses pensées.

PHILIPPE THYS,
Vainqueur du Tour de France, 1913.



HEUSGHEM
L'énergique Heusghem, un des champions les plus connus de la Belgique.

TIBERGHIEN
Comme la plupart des coureurs belges, Tiberghien s'est signalé comme très résistant.

VANDENBERGHE
Vandenberghe, le champion de la J.-B. Louvet, *est un coureur très remarquable et très puissant.*

LA MUSIQUE ADOUCIT LES MŒURS
Alphonse Baugé, pour distraire ses coureurs, leur joue des mélodies sur le violon, tandis qu'ils se reposent.

LE BUFFET DES COUREURS
A chaque contrôle, toutes les maisons de cycles font installer des buffets abondamment fournis destinés à leurs coureurs.

LE RÉGIME ET L'ENTRAINEMENT DU ROUTIER

PAR OCTAVE LAPIZE

De régime spécial au routier, il n'y en a pas. Et il ne peut y en avoir dans le sens strict que l'on donne à l'expression « suivre un régime ».

L' « à peu près » n'est même pas possible. Par définition, ou plus exactement par exigence, un régime implique le principe d'une hygiène alimentaire rigoureusement déterminée, et une très grande régularité dans les heures des repas. D'autres soins, consécutifs du système d'alimentation et variables comme nature et comme intensité suivant les individus, font en quelque sorte, partie du régime général auquel on se soumet. Ces soins, il faut y pourvoir avec régularité.

Or, il est de grandes épreuves sur route — le Tour de France, par exemple — qui, par la façon même dont elles sont disputées, s'opposent absolument à ce que le routier suive un régime. Comment d'ailleurs s'y prendrait-il ? Avec la meilleure volonté du monde, il n'y parviendrait pas.

La modalité de la course ne règle pas d'une manière uniforme, dans le Tour de France, l'effort quotidien des hommes.

On nous réveille, chaque jour, pour donner le départ de l'étape à des heures, différentes et dès lors l'heure des repas varie sans cesse. A quelle heure déjeunera-t-on aujourd'hui ? On le sait à peu de chose près. Mais demain ? On l'ignore. La question de l'heure du dîner reste aussi fluctuante, aussi indéterminée. Et cette incertitude dure autant que la course elle-même.

Et puis, il est une circonstance avec laquelle il faut également compter et qui fait obstacle à la valeur d'un régime bien établi, en admettant que malgré tout on s'astreigne à en suivre un. Ce sont les variations climatériques incessantes par lesquelles on passe et sous l'influence desquelles on vit. On roule du nord au sud, de l'est à l'ouest, dans des atmosphères toujours changeantes qui influent sensiblement sur des sujets en pleine tension nerveuse et physiologiquement accessibles à de brusques changements de climat.

Il n'existe donc pas, à mon avis, de régime possible pendant une course sur route, comme le Tour de France.

Mais avant, pendant la période de préparation, au cours de laquelle on est libre de manger, de boire, de dormir à ses heures ?

A ce moment-là, évidemment, rien ne s'oppose à ce que le coureur suive un régime si le cœur lui en dit. Mais c'est une erreur que de le faire.

Et voici, à mon sens, pourquoi. Un régime, régulièrement suivi, engendre des habitudes auxquelles l'organisme de l'individu se soumet parce qu'il s'en trouve bien. L'épreuve d'endurance commence qui va durer un bon mois et immédiatement ces habitudes acquises, par quoi tout est réglé : sommeil, alimentation, repos, vont subir un choc brutal. Du jour au lendemain, les circonstances vont vous forcer à les abandonner. C'est une vie nouvelle autrement réglée, ou pour mieux dire déréglée, qui commence. D'où conflit immédiat entre le passé et le présent. On n'a me semble-t-il, aucun intérêt physique à se ménager, par l'adoption d'un régime préalable, une aussi spontanée transition dont on ne peut jamais prévoir ce qui en résultera de bon. Mais, en revanche, il y a beaucoup de chances pour qu'elle ait quelque chose de mauvais. Et c'est un handicap que d'avoir à réagir contre les influences fâcheuses qui peuvent s'ensuivre.

Donc pas de régime pendant la course parce que ce n'est pas possible ; pas de régime avant pour ne pas avoir à changer brusquement ses habitudes. Le mieux est au cours de l'entraînement d'obéir à la nature. Il n'y a qu'à donner

UN ACCIDENT DE TROUSSELIER
Trousselier, dans le Bordeaux-Paris de 1905, fit une chute qui l'obligea à abandonner l'épreuve.

LAPIZE
1er de Paris-Roubaix 1910. (Alcyon-Dunlop.)

UN ACCIDENT DE PETIT-BRETON
Lucien Petit-Breton, alors qu'il était 2e dans le Tour de France de 1913, tomba et fut obligé d'abandonner.

Lapize répare sa roue, dans l'étape Metz-Belfort du Tour de France.

Automobile de suiveurs avec les bicyclettes de rechange à l'arrière.

Emile Georget, dans Bordeaux-Paris, se voit obligé de changer de culotte.

Dans le col du Portet, une crevaison malencontreuse au moment de l'effort.

CE QUE L'ON VOIT SUR LA ROUTE

LES EFFETS DE LA POUSSIÈRE

Charpiot, à Amiens, se baigne les yeux brûlés par la poussière.

GARRIGOU RÉPARE

Gustave Garrigou, répare un pneumatique dans l'étape Perpignan-Luchon.

à l'estomac ce qu'il demande, ce qu'il s'assimile bien, et chacun, en l'espèce, n'a qu'à se guider sur les exigences de son tempérament.

L'alimentation, durant l'épreuve, doit être substantielle, et même légèrement excitante. Les efforts renouvelés et prolongés qu'il faut fournir exigent qu'il en soit ainsi, car en pareille circonstance, un régime doux ne soutiendrait pas l'individu. Il lui faut le « coup de fouet ». Or, le système, parfois préconisé, du lait et de l'eau de Vichy ne me dit, ainsi qu'à beaucoup d'autres, rien qui vaille.

L'adopter est aller au-devant de la dépression. Le café est un excellent stimulant, un peu d'alcool ne messied point. De l'alcool ! Au fond, presque tout le monde en prend sur la route, mais personne ne l'avoue.

La question de l'entraînement reste tributaire du degré de l'effort qu'on est appelé à fournir par la suite.

Des épreuves comme le Tour de France demandent une préparation extrêmement sévère, un travail préalable formidable. Et ce n'est qu'en souscrivant à cette condition qu'on parvient, progressivement, à acquérir la résistance nécessaire.

Quelles que soient les qualités physiques naturelles, il est impossible de tenir de bout en bout sans avoir acquis par un entraînement suivi le meilleur de sa forme.

Par conséquent, longtemps avant la course, il faut prendre la route, tous les jours, et couvrir un minimum de 100 kilomètres. A moins d'intempéries par trop excessives, le routier doit s'habituer à marcher par tous les temps. Cela se conçoit. Il est appelé, selon les caprices de la température, à rouler sous un soleil écrasant, par une pluie battante, ou contre le vent soufflant en tempête. C'est ainsi qu'il pourra acquérir l'endurance qu'il lui faut pour tenir tête aux éléments quelquefois déchaînés.

L'entraînement doit se poursuivre sur tous les parcours ; il est même nécessaire de rechercher les plus difficiles d'entre eux, les plus pénibles, ceux sur lesquels l'homme est le plus sévèrement et le plus longtemps à l'ouvrage. Et ces parcours-là il faut les couvrir bon train. En se soumettant de soi-même à la difficulté on passe par une excellente école d'énergie.

OCTAVE LAPIZE.

Vainqueur du Tour de France en 1910, de Paris-Roubaix en 1909, 1910 et 1911, trois fois champion de France, etc...

EMILE GEORGET BOIT

Emile Georget profite d'un arrêt dans un contrôle pour se désaltérer.

UN PEU DE TOILETTE

Petit-Breton, au Parc des Princes, après sa victoire du Tour de France de 1908.

Godivier, dans le Tour de France 1913, couvert de poussière, se lave la figure au contrôle de Dinan.

Aucouturier, l'un des meilleurs routiers d'antan, remplace un pneumatique sur la route.

Au contrôle de Rouen, Paulmier, vaincu par la fatigue et la soif, se désaltère avec avidité.

Deloffre, dans le Tour de France 1913, brisa sa machine avant l'arrivée et termina le parcours à pied.

LES A-COTES DE LA ROUTE

BORDEAUX - PARIS : L'ARRIVÉE DE

La course annuelle Bordeaux-Paris, créée en 1891, est la plus ancienne du sport cycliste sur route. Paris-Brest-Paris se courut pour la première fois la même année, mais ne se dispute que tous les dix ans. Le parcours de Bordeaux-Paris, l'épreuve la plus dure selon tous les routiers, comporta de 1891 à 1893, 572 km. ; de 1894 à 1898, 592 km.; puis 594 km. jusqu'en 1901; 575 km. de 1902 à 1908, puis revint à 592 km. en 1909. Les moyens d'entraînement furent très variés : au début on entraînait, comme aujourd'hui, au moyen de bicyclettes, mais de bout en bout, alors que maintenant les entraîneurs ne prennent les coureurs qu'à partir de Sainte-Maure. En 1895, l'entraînement se fit par tandems ; en 1896, par triplettes et quadruplettes; en 1897 et 1898, par motocycles; enfin, en 1899 et en 1900, par automobiles. C'est en 1899 que Constant Huret couvrit le parcours dans le temps fantastique de 16 h. 35 m. 47 s. pour les 594 km. L'année suivante, Jos. Fischer, 2e de 1899, triompha en 21 h. 57 m. 57 s.

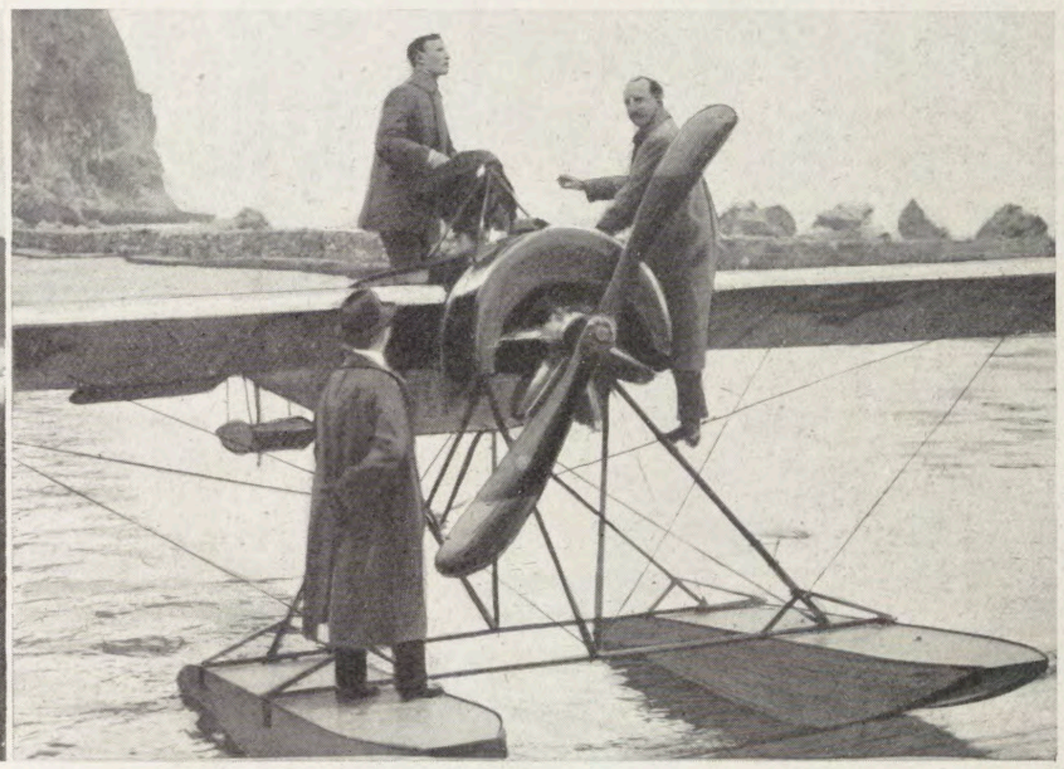
DES COUREURS A LA GRILLE DE PICARDIE

Depuis 1901, l'entraînement se fait par bicyclette. Le record appartient à Louis Trousselier qui, en 1908, triompha en 17 h. 45 m. 18 s., pour les 575 km. Riverre gagna trois fois de suite Bordeaux-Paris. Aucouturier, Lesna, Vanhouwaert et Emile Georget y triomphèrent deux fois. Le premier vainqueur fut l'Anglais Mills devant Holbein, qui devint par la suite le nageur de grand fond; qui s'attaqua si souvent à la traversée de la Manche, et devant Edge, gagnant dela Coupe Gordon-Bennett de 1902. A la suite de Mills, on trouve sur le palmarès de Bordeaux-Paris les noms de Stéphane, Cottereau, Lesna, Meyer, Gerger, Linton etRivierre (classés ensemble en 1896). Huret, Fischer, Wattelier, M. Garin, Aucouturier, Augereau, Cadolle, Vanhouwaert, Trousselier, Emile Georget, Faber, Mottiat. Bordeaux-Paris, course classique entre toutes, est considérée par tous les coureurs comme le véritable Derby de la route, et comme l'épreuve la plus dure.

L'ARRIVÉE DE HIRTH A MARSEILLE.
L'aviateur allemand Hirth, sur son biplan, avec un passager, a réussi l'exploit extraordinaire de voler de Gotha à Marseille, soit 1.083 kilom., en 11. h. 39 m. 46 s.

HIRTH ET SON PASSAGER.
Hirth (×) et son passager n'ont pu repartir de Marseille le jour de leur arrivée, le contrôle de Monaco fermant à 5 h. 30. Le surlendemain, ils capotaient en arrivant à Tamaris.

L'ARRIVÉE DE BRINDEJONC A MONACO.
Le sapeur Brindejonc des Moulinais accomplit le plus dur parcours, celui de Madrid à Monaco, mettant 16 h. 2. m. 28 s. pour les 1.293 km. (Monoplan Morane-Saulnier, moteur Gnôme, hélice Chauvière.)



BRINDEJONC DES MOULINAIS EN HYDRAVION.
On sait qu'à Marseille, les concurrents quittent leur appareil terrestre pour prendre un hydravion avec lequel ils accomplissent les 210 kilom. qui séparent Marseille de Monte-Carlo.

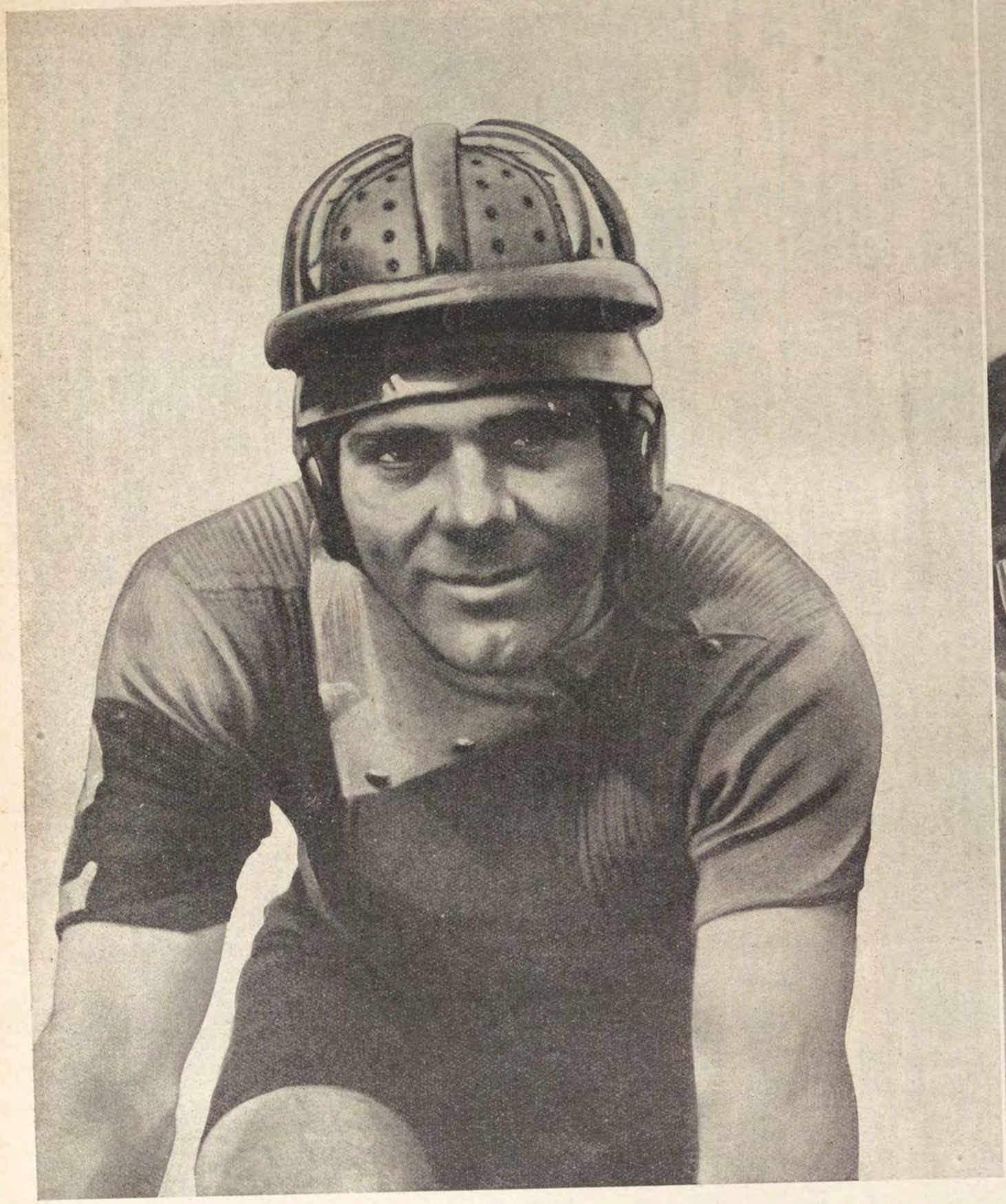
GARROS A CALAIS
Garros vola de Bruxelles à Orange (969 kil.), sur son Morane-Saulnier, moteur Gnôme, hélice Chauvière.

UN RAVITAILLEMENT DE MOINEAU A ANGERS
Moineau dut livrer un terrible match à la malchance et faillit même être électrocuté lors d'un atterrissage brusque. Nous le représentons ravitaillant d'essence Motricine *son moteur* Gnôme, *à Angers.*

VERRIER A CALAIS
Verrier fit le parcours Londres-Châteauneuf (637 km.) dans sa journée. (Biplan Farman, hélice Chauvière.)

LE RALLYE AÉRIEN DE MONTE-CARLO

La grande épreuve d'aviation, le rallye de Monaco, qui se terminera le 15 avril nous aura tout au moins permis de constater avec douleur que les Allemands sont au moins nos égaux dans la locomotion aérienne. Le voyage stupéfiant de l'ingénieur Hirth, volant de Gotha à Marseille dans sa journée, avec deux escales seulement pour les 1.083 kilomètres, et emmenant un passager à bord de son biplan prouve, qu'outre-Rhin il y a pilotes, appareils et moteurs! Même si la victoire reste acquise à la France, ce qu'il faut espérer, nous ne devrons pas oublier ce succès remarquable d'nn appareil allemand.



NETTELBECK

Le cycliste allemand Nettelbeck, sur la piste de Munich, a réussi à battre le record du monde de l'heure derrière motocyclette munie de grand coupe-vent, le 2 avril dernier. Il a couvert 102 kilomètres 358 mètres.

LINNEKOGEL

L'aviateur allemand Linnekogel, qui s'était attribué le record du monde de l'altitude avec un passager en montant à 5.500 mètres, a réussi à s'élever seul à 6.450 mètres, mais son record ne sera sans doute pas homologué.

RECORDS ALLEMANDS, RECORDS DU MONDE

L'Allemagne, qui nous livre depuis longtemps un match pour la suprématie sportive, vient de remporter deux succès à quelques jours de distance : le stayer Nettelbeck a couvert 102 km. 358 dans l'heure; l'aviateur Linnekogel s'est élevé à 6.450 mètres. Ce sont là deux résultats qui semblent prodigieux, mais il convient de ne pas s'enthousiasmer trop vite : le record de l'heure derrière motocyclette munie de grand coupe-vent n'a jamais prouvé que deux choses : la résistance des pneus et l'audace de l'entraîneur. C'est une acrobatie, ce n'est pas du sport! Par contre la performance de Linnekogel présente plus d'intérêt, mais hélas! elle n'a pas beaucoup de chance d'être homologuée. Ce pilote avait emmené à bord deux barographes, or l'un n'a pas fonctionné du tout et l'autre accusait des irrégularités entre le troisième et le quatrième kilomètre. A l'atterrissage, il marquait cependant 6.450 mètres! Il est en conséquence douteux que la fédération aéronautique allemande reconnaisse le record de Linnekogel. De toute façon, le pilote conserve le record du monde avec un passager, étant monté à 5.500 m. Il est triste de constater qu'en moins de deux ans, les Allemands nous ont rejoints et qu'ils sont même en passe de nous distancer.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

Impressions d'oiseaux

Monte-Carlo, 4 avril.

Décidément nous vivons dans un siècle bien agréable pour les gens paresseux, et pour ceux qui aiment à remettre les choses au lendemain.

Il y a un siècle, j'aurais dû vous écrire huit jours à l'avance; il y a quelques années, j'aurais pu me contenter de vous écrire la veille; aujourd'hui je puis à volonté vous envoyer mon article par télégramme, par ondes hertziennes ou par aéroplane; je viens de recevoir des nouvelles de mes amis de Madrid et de Vitoria, qui les ont, au passage, confiées à Brindejonc.

Le télégramme de Madrid est arrivé peu de temps avant l'aviateur, quant au télégramme de Vitoria, nous l'attendons encore. Un personnage de Gavarni disait qu'il y a certaines femmes qui donnent une crâne idée de l'homme. Avouons qu'il y a certains hommes qui donnent tout de même une crâne idée de l'humanité. On a beau s'habituer à l'aviation, il y a un je ne sais quoi, un vieux fond d'accoutumance de nos cervelles qu'elle bouscule chaque jour.

Je me souviens qu'en 1903 nous allâmes en automobile de Bordeaux à Madrid en deux jours. C'était simplement le record. Hier Brindejonc est venu nous dire qu'il était venu de Madrid à Bordeaux en 5 heures, et comme nous lui demandions des détails, il nous avoua qu'il s'était trompé de chemin, qu'il avait dû s'arrêter en route, dans les montagnes, repartir, et revenir à Vitoria. Mettre 5 heures, de Madrid à Bordeaux, et se tromper de route, ce n'est tout de même pas la moralité du Lièvre et de la Tortue! Il faut courir et partir à point. Ces récits d'hommes de l'air sont effroyables dans leur simplicité. Brindejonc nous conte le passage du Guadarrama : un courant d'air glacé descend de la montagne couverte de neige, si rapide que son appareil plonge en arrière, et qu'il voit à la fois la montagne s'enfuir devant lui, au lieu d'avancer, et le sol monter vers lui au lieu de descendre; il doit virer, reprendre du large, de l'altitude, comme un cavalier qui revient sur l'obstacle, et passer, à 3.000 mètres. — Dire qu'il y a des gens qui liront cela dans le métro!

WHIPPER.

AUTOMOBILE

Les dimanches de la "Vie au Grand Air"

Le rallye des Alpes-Maritimes fut un gros succès.

Nous avons donné, dans notre dernier numéro les premiers résultats connus du rallye des Alpes-Maritimes, quatrième de la série que la *Vie au Grand Air* organise; en voici aujourd'hui le classement complet :

		Coefficient
	MM.	
1er	Marcel Léopold *(Lorraine-Dietrich)* A. C. N...	100.000
2e	Testa *(Benz)* A. C. C.....	99.814
3e	Maze *(Delaunay-Belleville)*.....	99.242
4e	Battanchon *(Th. Schneider)* A. C. C	99.100
5e	de Maeyer *(Benz)* A. C. N.....	99.033
6e	Moriz *(Benz)* A. C. N	99.033
7e	Brés *(Fiat)* A. C. N.....	98.850
8e	Roux *(Scat)* A. C. N.....	98.540
9e	Huet *(Philos)* A. C. N.....	98.250
10e	Blanc *(Ford)* A. C. N.....	98.123
11e	Portal *(Scat)* A. C. N.....	98.000
12e	Gilette *(Peugeot)* A. C. C.....	97.990
13e	Combe *(Hispano-Suiza)* A. C. N.....	97.830
14e	Ballon *(Peugeot)* A. C. C.....	96.900
15e	Barbier *(Peugeot)* A. C. C.....	96.689
16e	Talma *(Zèbre)* A. C. C.....	96.330
17e	Sweertz *(Terrot)*.....	96.330
18e	Maurel *(Vermorel)*	96.030
19e	Jourdan *(Delage)* A. C. C.....	96.022
20e	Gourgas *(Grégoire)*....:	96.000
21e	Guiaud *(Peugeot)* A. C. C.....	95.467
22e	Roméo *(Panhard-Levassor)* A. C. C.....	94.021
23e	Ravel *(Berliet)* A. C. N.....	93.760
24e	Rolly *(Sidecar)* M. C. N.....	93.640
25e	Moore *(Renault)* A. C. C.....	93.630
26e	Mascara *(Sidecar)*.....	93.096
27e	Albonico *(Unic)*	91.570
28e	Bassac *(Sizma)* A. C. N.....	91.570
29e	Lichtenstein *(Terrot)* A. C. N.....	90.644
30e	Deville *(Berliet)* A. C. N.....	84.828

Il suffit de comparer les coefficients obtenus par les concurrents pour voir combien la victoire fut disputée. C'est un Niçois qui est en tête, de peu; c'est aussi l'Automobile Club de Nice qui se classe premier par 1.249.303 points contre 1.165.255 à l'Automobile Club de Cannes; mais il faut dire que l'équipe Cannoise ne présenta que 10 voitures, alors que Nice en mit 13 en ligne. Une unité de plus et Cannes avait la victoire.

Je me fais un plaisir de reconnaître que, de part et d'autre, les concurrents se sont vraiment donné du mal pour obtenir les meilleurs résultats; les coefficients obtenus le prouvent. J'en connais qui ont fait jusqu'à sept fois le parcours, marchant à la seconde à chaque borne kilométrique et, seuls, quelques légers incidents de route et le contrôle secret qui se déplaçait ont pu amener les différences légères qui ont permis de faire un classement. Notez que le gagnant du rallye, M. Marcel Léopold, a atteint le coefficient parfait, 100, en maintenant entre chaque contrôle la moyenne impeccable de 30 kilomètres à l'heure.

Et, pourtant, le parcours était vraiment difficile et dure. De Cannes et de Nice, les concurrents se dirigeaient vers un même contrôle, à la station de Biot distant de Cannes de 15 kilomètres et de Nice de 18 kilomètres. De là, par un chemin très accidenté, souvent étroit, ils se rendaient à Grasse, 24 kilomètres. La troisième section du parcours, sur laquelle nous avions établi le contrôle secret, mesurait 26 kilomètres exactement. Les deux itinéraires étaient donc de 75 kilomètres pour les concurrents partant de Cannes, et de 78 pour ceux venant de Nice.

J'ai dit que le parcours, surtout dans sa deuxième section, était dur et difficile; il l'était, à ce point, que pour plus d'un des concurrents, la moyenne minima imposée était trop forte et que nous avions dû, afin de ne pas handicaper inutilement certains d'entre eux, réduire sur cette partie du circuit, à 25, la moyenne exigée.

Les départs furent donnés entre 10 heures et 10 heures 15, dans chacune des deux villes, par les soins des membres des Automobile Clubs. L'arrivée, installée dans le somptueux hôtel Negresco, amena entre 1 heure et 3 heures après midi, sur la Promenade des Anglais, une foule nombreuse qui s'intéressa vivement à ce nouveau mode de concours inauguré par la *Vie au Grand Air*. Songez donc, une épreuve dans laquelle il importe de refréner toute vitesse inutile, un concours dans lequel la tête joue un rôle bien plus important que la machine; de prime abord, cela paraît étrange, puis, à la réflexion, ce règlement, tout de sagesse, paraît pratique et propre à fournir des résultats intéressants et instructifs.

Grâce au concours de notre confrère le *Petit Niçois* qui nous a puissamment aidé dans l'organisation de ce rallye, nous comptons un grand succès de plus.

D'ailleurs, mis en goût sans doute par l'intérêt qu'a suscité cette épreuve dans les milieux automobiles de la Côte d'Azur, l'Automobile Club de Nice, dont la commission sportive semble avoir retrouvé son activité d'autrefois, a organisé une série d'épreuves, cinq au total, qui se sont disputées les 4 et 5 avril. Sur ces cinq épreuves, deux sont la reproduction exacte des programmes de deux des dimanches sportifs de la *Vie au Grand Air* Faire école et servir ainsi de modèle n'est pas pour nous déplaire.

C'est donc notre course de 500 mètres aller et retour avec virage, d'Achères et d'Amiens, et l'épreuve de côte du Cœur Volant avec arrêt et recul de 10 mètres dans le milieu, qui ont été adoptées par l'A. C. N. L'une se courait sur la promenade des Anglais prolongée, au rond point de la Californie, l'autre, dans la côte de la Turbie, aux quatre chemins, sur une distance de 700 mètres avec recul de dix mètres à la borne 500.

Pour compléter le programme, trois autres épreuves ont été groupées pour constituer ce que l'on a appelé le prix du « plus grand écart ». A la Turbie, une course de 500 mètres en vitesse, une autre course de vitesse de 100 mètre avec démarrage au départ sur du 20 0/0 dans une rue de Nice, la rue Molière, et une épreuve de lenteur sur 400 mètres, en palier, la grande vitesse en prise, sur la promenade des Anglais. Les temps des deux courses de vitesse, notés en secondes et additionnées, étaient soustraits du temps de l'épreuve de lenteur, le chiffre le plus élevé étant le meilleur.

Intéressant petit meeting, conçu et organisé à l'improviste, en moins d'une semaine et qui a donné les résultats suivants :

La première partie du Meeting sportif de l'Automobile Club de Nice comprenant deux épreuves s'est déroulée le 4 avril, après-midi, sur la promenade des Anglais, les performances qui y ont été réalisées sont loin d'être banales puisqu'elles sont au moins égales sinon supérieures à celle des Boillot Chamont et Thomas, à Achères. Le parcours à Nice n'était que de 800 mètres au lieu de 1000 à Paris, mais pendant que Boillot sur sa Peugeot de course mettait 1 m. 23 s., Combe sur Vermorel gagnait l'épreuve Niçoise en 1 m. 15 s.; se classaient ensuite à quelque cinquième près les deux Scat de MM. Roux et Levadour la Lorraine-Diétrich de Lamisse etc.

L'épreuve de lenteur se disputait sur 400 mètres, par catégories à la cylindrée. Les vainqueurs de chaque série ont été MM. Levadour (Scat), Luet (Philos), Testa (Benz), Portal (Mors), Coppet (Hispano), Maurel (Vermorel), de Maeyer (Benz), Fontaine (R. Schneider).

Dimanche matin, deux épreuves se sont donc disputées à la Turbie. Une course de 700 mètres avec recul de 10 mètres aux 500 mètres et une course de 500 mètres arrivée lancée. Les résultats ont été dans le 700 mètres : 1. Lamisse (Diétrich); 1 m. 12 s., puis Levadour, Combe, de Maeyer, Bres, etc. Dans les 500 mètres : 1er. Lamisse, 29 s., puis Levadour, Testa de Coppet, etc.

La course de la rue Molière, 100 mètres à 18 p. cnt, a été gagnée par Levadour en 15 s. devant Combe, Lamisse, de Maveer, de Coppet etc. Enfin l'épreuve de souplesse dite épreuve du plus grand écart, a donné : 1° Huet (Philos), 2 Testa (Benz), 3° Levadour (Scat), Chevillot (D. F. P.), etc.

Ce fut un grand succès pour l'ensemble de ces épreuves que l'Automobile Club de Nice, mis en goût par la réussite, compte bien remettre l'année prochaine au programme d'une semaine automobile.

PAUL MEYAN.

Le Rallye du Sud-Ouest.

(24 Mai.)

La date définitivement fixée pour le rallye du Sud-Ouest qui réunira les deux clubs importants de Bordeaux et de Périgueux dans Bergerac est le dimanche 24 mai. Le règlement de ce rallye est celui de nos rallies régionaux, le même que celui sous lequel s'est disputée l'épreuve des Alpes-Maritimes. Sous peu nous ferons connaître les différents itinéraires.

Le rallye du Centre-Ouest

(31 Mai.)

Le 31 mai, aura lieu le rallye que la *Vie au Grand Air* organise avec l'Automobile Club de l'Ouest et de la Sarthe. On sait la grande importance et le développement qu'a pris, sous l'intelligente impulsion de ses dirigeants, l'Automobile Club du Mans; aussi ses membres participant au rallye partiront de vingt centres différents : Rennes Chartres, Alençon, Le Mans, Laval, Domfront, Argentan, Mortagne, Angers, Chinon Loches, Sainte-Maure, Sablé, etc L'Automobile Club du Centre, convié également à ce rallye, enverra ses membres de Bourges, Nevers, Moulins, Châteauroux. Le point de concentration désigné est Tours.

Le choix de la date, 31 mai, est d'autant plus heureux que ce même jour, doit se disputer à Tours, l'après midi, la course annuelle de la Tranchée C'est dire l'affluence de monde qui accourra vers la capitale du Jardin de la France, et naturellement le grand nombre de voitures prenant part à notre rallye.

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 30 MARS AU 6 AVRIL

AVIATION

MARDI 31 MARS. — Chartres. — Garaix monte à 1.580 mètres avec 9 passagers.

MERCREDI 1er AVRIL. — Johannishal. — Linnekogel bat le record du monde de hauteur en montant à 6.450 mètres.

JEUDI 2 AVRIL — Marseille. — Brindejonc des Moulinais vole de Madrid à Marseille en 12 h. 53 m. 18 s

Orange — Garros vole de Bruxelles à Orange (969 km.)

VENDREDI 3 AVRIL. — Monte-Carlo. — Brindejonc des Moulinais vole de Marseille à Monte-Carlo en 3 h. 9 m 10 s.

SAMEDI 4 AVRIL. — Marseille. — Hirth vole de Gotha à Marseille (1.083 km) en 11 h. 39 m. 46 s.

AUTOMOBILE

DIMANCHE 5 AVRIL. — Rambouillet. — *Motocyclettes.* Catégorie 250 cm : 1. Armon (Valpic), pneus Dunlop, 350 km. en 5 h. 55 m. 28 s. — Catégorie 350 cm. : 1. Alcyon (Lehmann), pneus Dunlop, 333 km en 5 h. 51 m. 35 s. — Catégorie 500 cm. : 1. Peugeot (Desvaux), 333 km. en 7 h. 24 m. 21 s. 2/5.

Sidecars — Catégorie 350 cm. : 1. Regal-Green (Dupreux), pneus Continental. — Catégorie 500 mc. : 1. Rouer (Neursonne) 235 km. en 3 h. 48 m. 57 s. 2/5. — Catégorie 750 cm. : 1. Clyno (Frank Smith), les 235 km. en 4 h. 18 m. 33 s. 3/5.

Cyclecars : 1. Violet-Bogey (Violet), les 235 km. en 3 h. 10 m. 14 s. 4/5.

CYCLISME

MARDI 31 MARS. — Munich. — Nettelbeck bat le record de l'heure avec entraîneur derrière motocyclette en couvrant 102 km. 358 m. (ancien record Gnignard 101 km. 623.)

DIMANCHE 5 AVRIL — Vélodrome Buffalo. — *Roue d'or :* 1. Serès, en 40 m. 29 s. 3/5; 2. Darragon, à trois tours; 3. L. Didier, à dix tours et demi.

Le Prix d'Ouvertnre. — 1. Dupré, en 1 m. 30 s. 2/5; 2. Schilles à une roue; 3. Dupuy, à une roue.

DIMANCHE 5 AVRIL. — *Course Milan-San-Remo.* — Agostini en 10 h. 17; 2. Galetti à une roue; 3. Crupelandt à 100 mètres.

BOXE

SAMEDI 4 AVRIL. — Wonderland. — De Ponthieu bat au 14e round Joë Starmer disqualifié.

FOOTBALL-RUGBY

DIMANCHE 5 AVRIL. — Parc des Princes. — Paris bat Londres par 11 points à 3 points. A Bayonne : Perpignan bat Bayonne par 3 points à 0, dans la demi-finale du championnat de France.

FOOTBALL-ASSOCIATION

DIMANCHE 5 AVRIL. — Paris. — L'Olympique Lillois bat l'Olympique de Cette par 3 buts à 0.

ATHLÉTISME

DIMANCHE 5 AVRIL. — Saint-Cloud. — Xe Cross Country International et le XIXe National. — 1. Jean Vermeulen, en 55 m. 45 s. 2/5; 2. Willie Kolehmainen, à 20 mètres, après une lutte superbe; 3. Hans Holmer; 4. Snouck; 5. Waltispurger; 6. Muller; 7. Boussenart.

HIPPISME

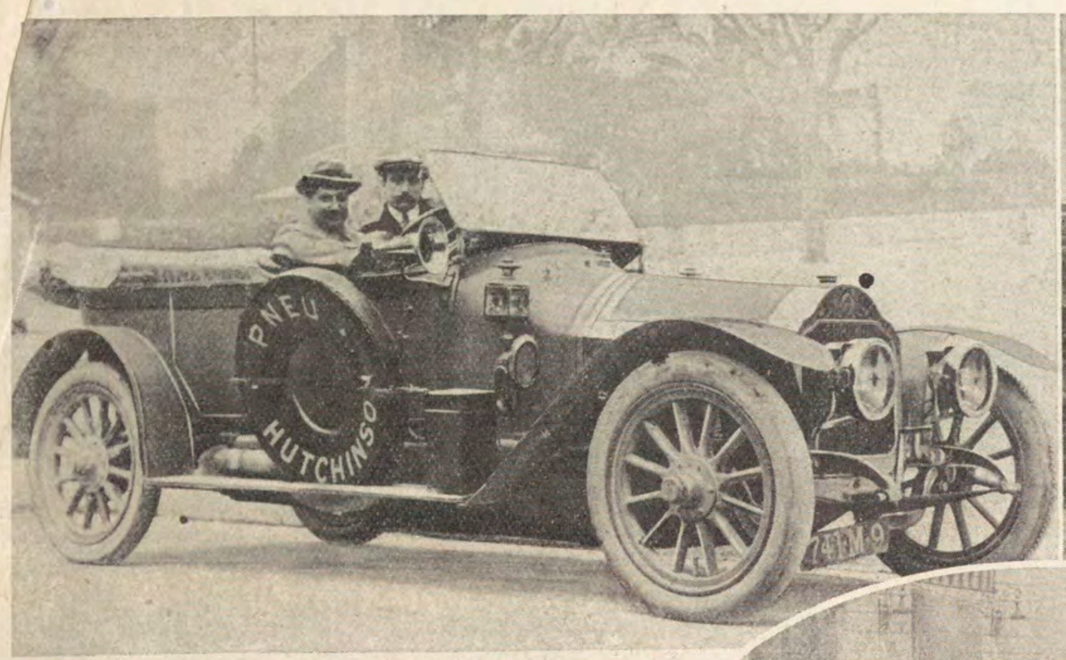
VENDREDI 3 AVRIL. — Enghien — *Prix Lagrange* (2.000 mètres 40.000 francs) : Sardanapale (Doumen) à M. le baron M. de Rothschild. 2. Durbar; 3. Le Grand Pressigny. P. M. gag. 45 fr. 50; pl. 21 francs; 17 fr. 50; 18 fr. 50.

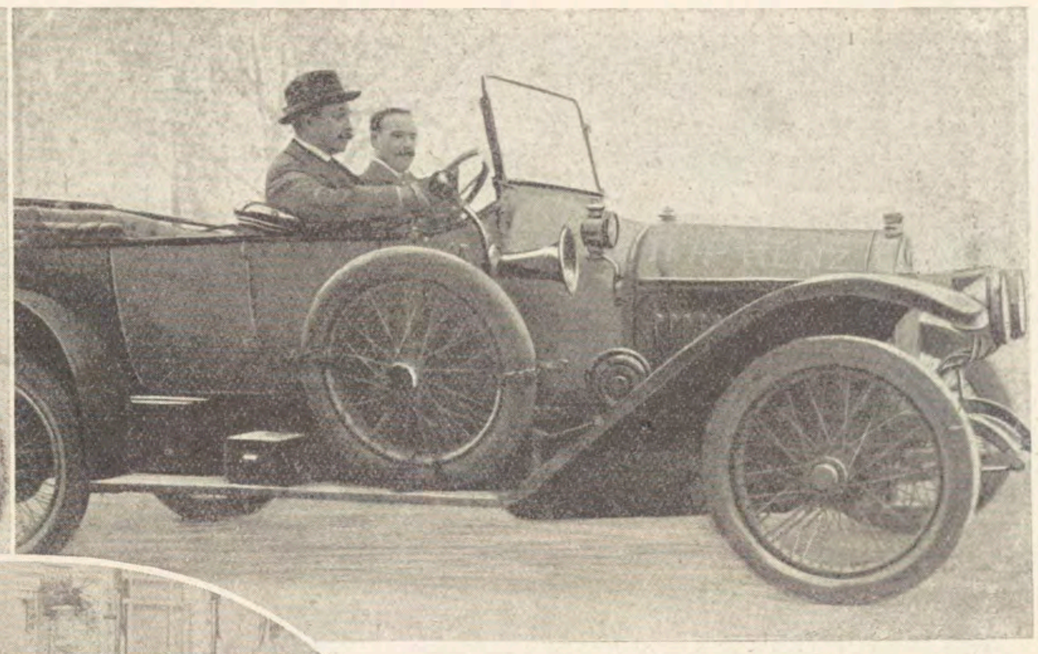
DIMANCHE 5 AVRIL. — Longchamp. — *Prix des Sablons* (2.000 mètres, 20.000 francs) : 1. Nimbus (Milton Henry) à M. Aumont; 2. Dagor. P. M. gag. : 21 francs; pl. 13 francs; 15 francs.

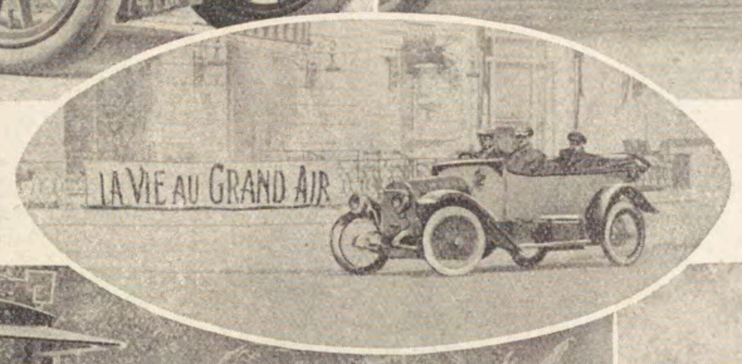
Prix de Fontainebleau (2 200 mètres, 15.000 francs). 1. Oreste II (Allemand) à M. Jean des Forts; 2. Kummel; 3. Our Love. — P.M.: gag. : 35 francs; pl. 15 fr. 50, 17 fr. 50; 24 fr. 50.

L'abondance de l'actualité nous oblige à remettre au prochain numéro, la publication des *Secrets de la Course à pied*, par JEAN BOUIN.

NOTRE RALLYE DES ALPES-MARITIMES

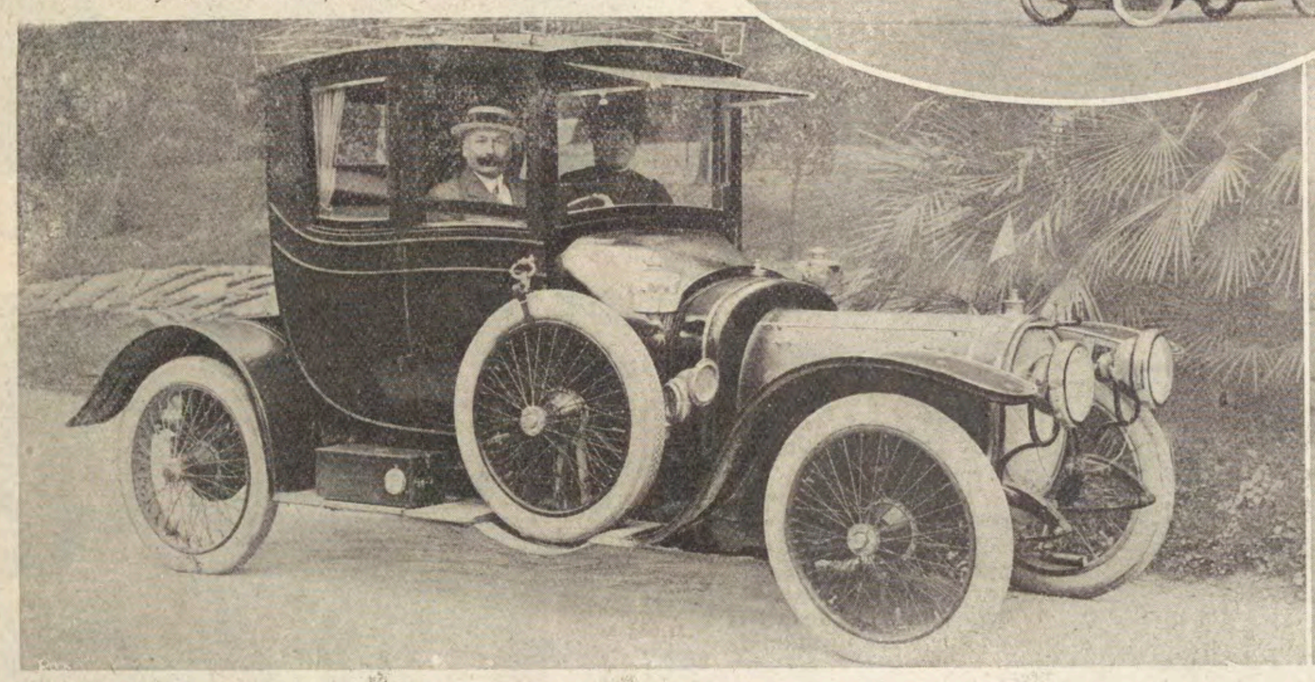


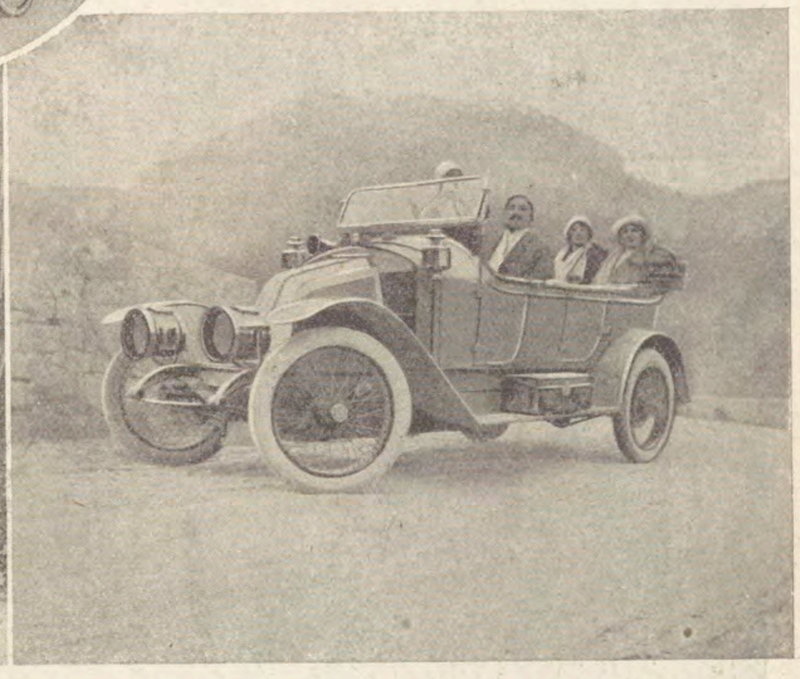




LA LORRAINE-DIETRICH DU VAINQUEUR
M. Léopold sur sa Lorraine-Diétrich, pneus Hutchinson, *a remporté la première place de notre rallye, avec 100 points, le maximum.*

M. TESTA LE SECOND
M. Testa se classa second, derrière M. Léopold, avec 99.814. Il figura brillamment aussi dans le meeting de l'Automobile Club de Nice.





LE TROISIÈME M. MAZE
M. Adrien Maze dans sa luxueuse voiture fit une excellente performance. Il se classa troisième, avec 99.242. Sur 42 concurrents inscrits, 33 prirent le départ et 30 terminèrent.

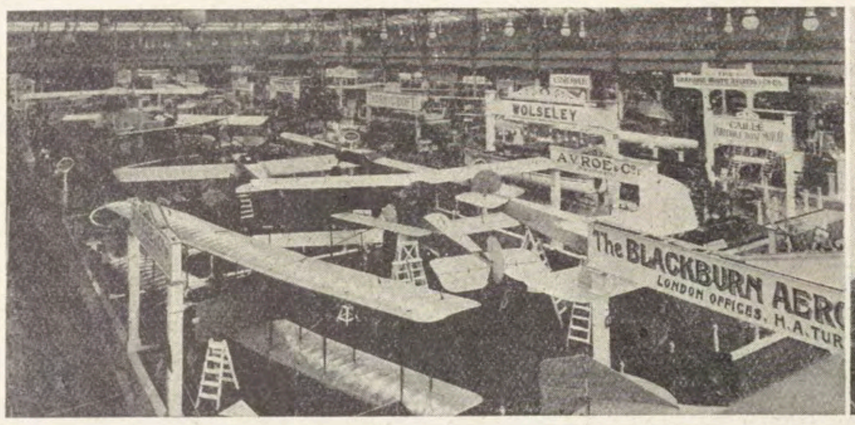
LE QUATRIÈME M. BATTANCHON
M. Battanchon prit la 4e place. En médaillon : M. Testa au contrôle d'arrivée de Nice, à l'hôtel Négresco.

LE CIRCUIT DE RAMBOUILLET

L'ARRIVÉE DE DESVAUX
C'est par un très mauvais temps et sur des routes détrempées que s'est disputé, dimanche dernier, le Circuit de Rambouillet. Desvaux sur sa motocyclette Peugeot, *remporta une splendide victoire dans la catégorie des 500 cmc.*

DESVAUX
Desvaux, sur sa Peugeot, *couvrit les 400 kilomètres du parcours en 7 h. 24 m. 21 s. 2/5. Péan, sur* Peugeot *également, établit le record du tour.*

LE BLOC-NOTES DE LA QUINZAINE



Vue générale du Salon de l'Aviction qui s'est tenu à Londres, au palais de l'Olympia. On pouvait y admirer des modèles d'appareils blindés ainsi que divers aérobus.

L'aviateur Testulat qui, ainsi que son passager Avigny, s'est tué à Reims.

Les sportsmen Cettois, manifestent leur joie après le match pour la demi-finale du championnat national de l'U. S. F. S. A. Ce match fut remporté par l'Olympique de Cette sur le Stade Raphaëlois par 3 buts à 1.

L'équipe de la Faculté de Bordeaux, a battu l'équipe de la Faculté de Paris par 27 points à 8, s'attribuant le championnat de France Universitaire.

Au Parc des Princes, l'équipe de la Société Générale a battu l'équipe de l'Association Sportive Française, par 5 points à 3.

M. Sarault, gouverneur général de l'Indo-Chine, dans le glisseur de P. Tissandier, a effectué le 30 mars une longue promenade en Seine.

Emile Védrines, l'excellent aviateur qui s'était classé second dans la Coupe Gordon-Bennett d'aviation, derrière Prévost, s'est tué le 1er avril, à Reims.

Un cross country, organisé le mois dernier à Berlin, pour la propagation de la course à pied, a réuni 2.300 concurrents.

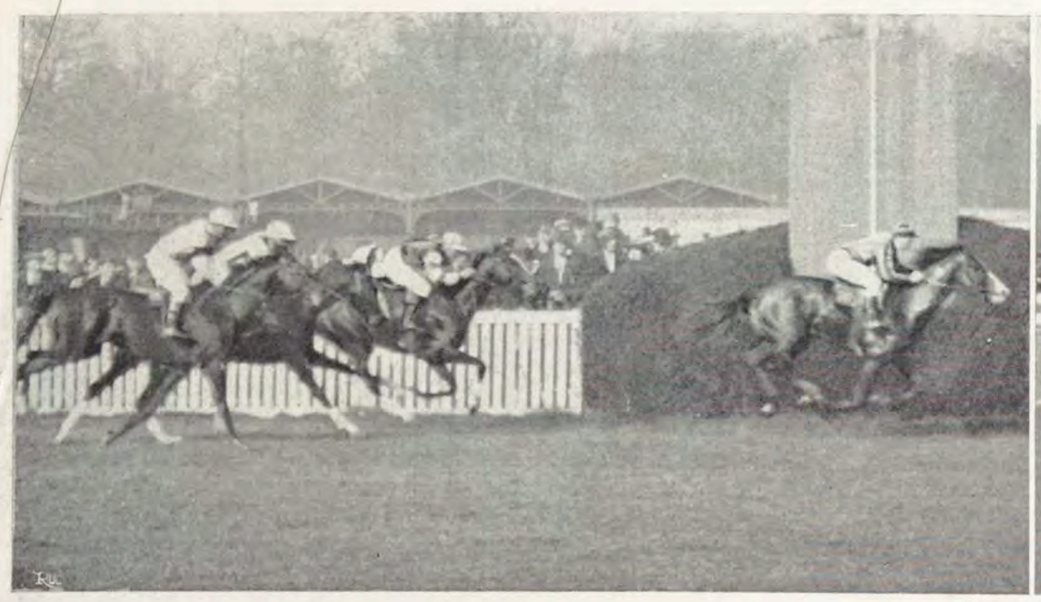
Le Finlandais Kolehmainen ne put finir que second à 7 secondes de Vermeulen, dans le cross country international de St-Cloud.

Un passage de Snouck et de Hans Holmer. Le Canadien Hans Holmer, se classa troisième et Snouck quatrième.

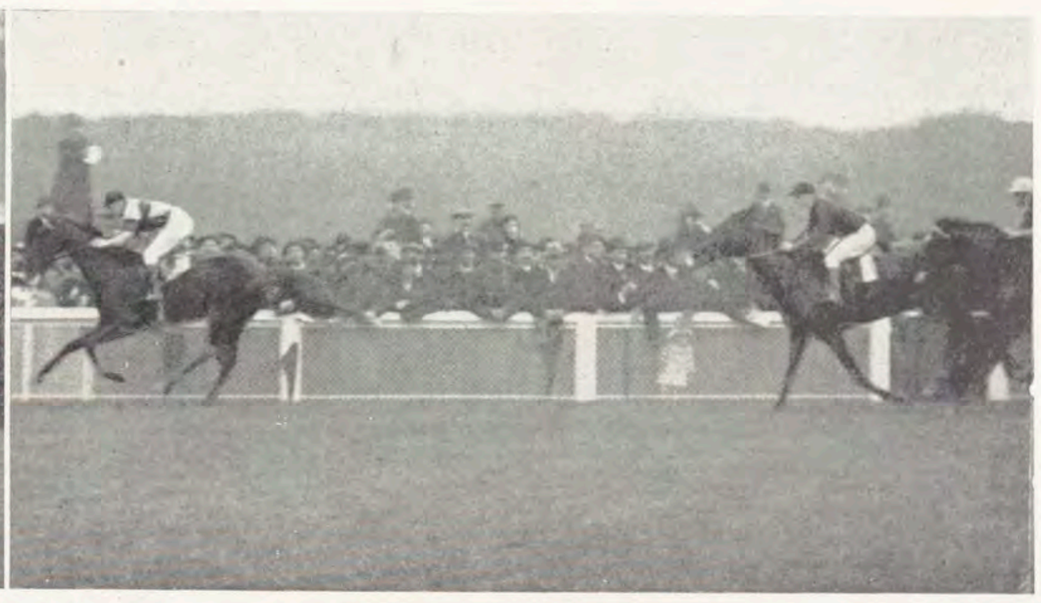
Le match de rugby Paris-Londres qui s'est disputé dimanche dernier, au Parc des Princes, a été gagné par les Parisiens par 11 points à 3.

L'arrivée de Vermeulen. Le champion français triompha facilement. Il couvrit en 55 m. 45 s. 2/5, les 16 kilomètres 200 mètres que comportait le parcours. 70 concurrents prirent le départ.

La finale du championnat de France d'association qui s'est jouée rue Olivier-de-Serres, est revenue à l'Olympique Lillois par 3 buts à 0.



L'ARRIVÉE DU PRIX LAGRANGE (2.000 m. 40.000 fr.). — Enghien 3 avril. *Durbar, Maitre et Seigneur et Jacques Cœur sont partis en tête. Dans les tournants Durbar précédait Sardanapale. Dans la ligne droite il fléchissait et Sardanapale gagnait d'une longueur.*



LE PRIX DE FERRIÈRES (2.200 m. 5.000 fr.). — Longchamp 5 avril. *Mandarin IV s'est constamment maintenu dans le groupe de tête, avec Djamy et Cherry Brandy. Dans la ligne droite, il se détachait et battait assez facilement Smart venu à la fin.*

LA RÉOUVERTURE DE LONGCHAMP

PAR STUART

Le Palmarès du Prix Lagrange est un peu plus reluisant que celui du Prix Delatre. J'ai constaté la semaine dernière que, de tous les vainqueurs du Prix Delâtre, Houli était le seul qui avait gagné ensuite une des deux grandes courses classiques, en l'espèce le Grand Prix, et qu'en revanche, sans remonter à peine d'une dizaine d'années en arrière, on trouvait une demi-douzaine de gagnants du Derby ou du Grand Prix parmi les vaincus.

Dans le Prix Lagrange, la proportion est un peu meilleure, mais les futurs gagnants du Derby et du Grand Prix se trouvent encore en majorité parmi les chevaux qui y ont échoué. Deux poulains ont gagné le Prix Lagrange et le Prix du Jockey Club: Omniun II (1895) et Sea Sick (1908). Un seul, Clamart (1891), a gagné le Prix Lagrange et le Grand Prix. En revanche on trouve sur la liste des gagnants du Derby, six chevaux qui avaient échoué dans la course de Maisons : Dagor, quatrième l'an dernier dans le Prix Lagrange, gagné par Isard II; Or du Rhin II non placé dans la même course en 1910, année de Messidor III; Mordant également non placé, en 1907, année de Pernod; Finasseur second en 1905 derrière Génial; Saxon troisième en 1901 derrière Eperon et Kaffa; Ragotoki, troisième en 1895, année de Callistrate. Parmi les vainqueurs du Grand Prix, nous retrouvons Ragatelly, Finasseur et avec eux Verdun deuxième dans le Prix Lagrange de 1909, gagné par Oversight et Dolma-Bagtché deuxième également derrière Le Pompon en 1894.

Le Pompon est le père de Prestige, qui a gagné lui aussi le Prix Lagrange douze ans plus tard (en 1906) et Prestige a produit le gagnant de cette année, Sardanapale. Le dernier venu aura-t-il une autre carrière que ses ascendants? Celle de Prestige fut aussi courte que brillante. Il a malheureusement légué à son fils les boulets défectueux dont il a lui-même péri, au mois de mai de sa troisième année. Sauf cette menace, sa destinée s'annonce brillante, car Prestige lui a légué aussi sa qualité, ses aptitudes particulières : vitesse, courage, maniabilité, et le démarrage brusque au moment de l'effort, si propre à briser l'adversaire. Il a toutes les qualités de bon cheval. On peut lui reprocher d'être un peu commun, mais on ne peut qu'admirer en revanche sa remarquable puissance d'arrière-main. Il a très bien fait d'une année à l'autre. Pour un peu peut-on regretter une certaine tendance à s'empâter, contre laquelle son entraîneur doit lutter. Ce sera pour lui une difficulté de plus.

Il a battu dans ce Prix Lagrange Durbar. Le Grand Pressigny et Dorrit. Est-ce là une supériorité réelle ou due aux circonstances et momentanée? Pour Durbar, il semble bien probable, en dépit de certains incidents, qu'il a été battu bien réellement sur son mérite. Sans doute, il a perdu du terrain au premier tournant qu'il a pris très au large, mais il est revenu très vite en tête et je ne crois pas qu'il l'ait fait au prix d'un effort bien considérable. Au dernier tournant qu'il a encore mal pris, le seul gros désavantage a été pour Sardanapale, qu'il a emmené avec lui et immobilisé quelque temps. Sardanapale, en somme, l'a battu facilement, et il était moins prêt que lui. Aguerri par deux courses, et se trouvant en face d'adversaires qui faisaient leur rentrée, il avait une occasion de gagner qu'il ne retrouvera pas, je pense, de si tôt. Pour Le Grand Pressigny, la question est singulièrement plus délicate.

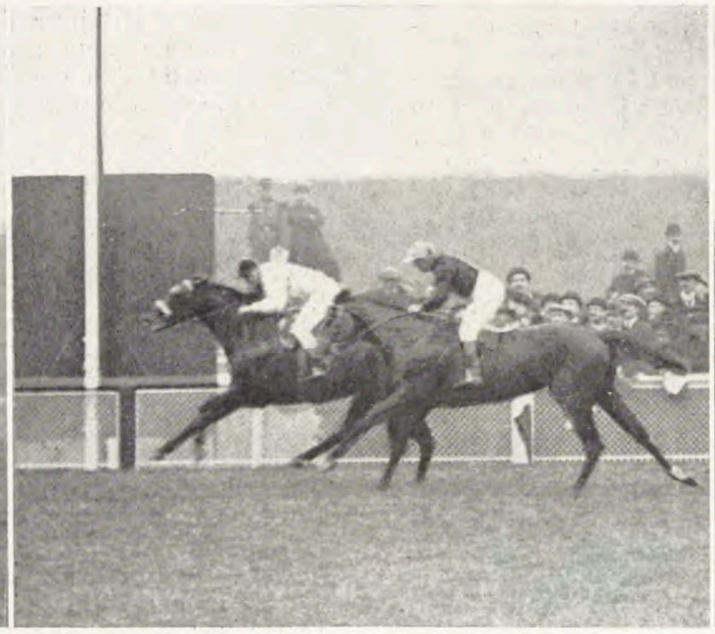
Elle est même pour mieux dire insoluble actuellement. Les partisans du poulain de M. Monnier lui reste entièrement fidèles, et on ne peut certes pas dire qu'ils ont tort. Je ne crois pas qu'il y eut entre lui et Sardanapale une différence sensible de conditions.

Comme il était à prévoir il s'est moins bien accommodé des tournants brusques d'Enghien que Sardanaple, plus souple et plus maniable que lui. C'est dans la ligne droite seulement qu'il a pu s'étendre à l'aise, et déployer les puissantes foulées qui lui assuraient l'an dernier sa supériorité. Une défaite subie dans ces conditions n'est certes pas sans appel. Il peut d'autant mieux espérer une revanche qu'il avait l'an dernier battu très nettement et très régulièrement son rival. Je n'irai cependant pas jusqu'à dire que cette revanche est assurée. Il y a deux opinions en présence au sujet de Le Grand Pressigny. Quelques-uns disent : « Il n'a pas grandi. Il paraissait à deux ans, à côté de ses rivaux, d'une taille, d'une stature exceptionnelle. Aujourd'hui il est tout simplement normal. Sa supérioté qu'il tirait en partie de la précocité de sa taille de son abattage, doit logiquement disparaître ou diminuer. » Je dois dire que cette opinion est celle d'une petite minorité. Dans le paddock avant la course et encore après j'ai entendu émettre en général des jugements plus favorables. On disait : « Il n'a pas grandi et c'est tant mieux car il était suffisamment grand à deux ans. Mais il est mieux soudé, mieux équilibré, plus complet, bref plus beau cheval. Sa course ne compte pas, ou plutôt elle plaide par certains côtés en sa faveur. Il n'y a pas de raison bien sérieuse pour qu'entre lui et Sardanapale ce ne soit pas la forme de l'année dernière qui finisse par l'emporter. » Nous verrons bientôt lequel des deux partis a raison.

La place me manque pour parler comme il faudrait de la réouverture de Longchamp, du prix des Sablons et de la victoire de Nimbus sur Dagor. On pouvait se demander à la fin de l'année dernière quel était en définitive le véritable chef de file de la génération. Etait-ce Blarney? Etait-ce Dagor? Etait-ce Nimbus?

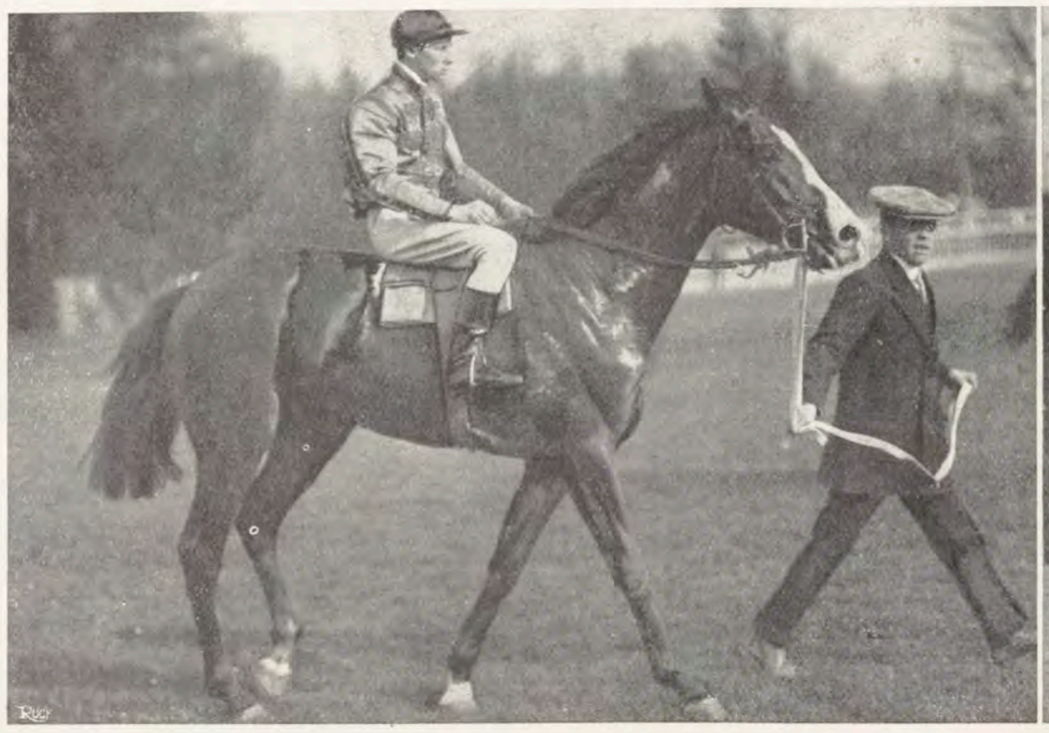
Blarney ayant définitivement disparu au mois d'août, la question pour lui demeurera sans réponse. Elle semble par contre bien résolue entre les autres par le résultat du Prix des Sablons. On pourra dire que le terrain un peu mou était plus favorable à Nimbus qu'à Dagor. C'est exact, mais cette circonstance n'a joué, je crois bien, qu'un rôle très secondaire et ne diminue pas sensiblement la valeur du fait : la victoire nette, voire facile de Nimbus. Dagor s'est livré à la fin comme dans ses meilleurs jours, il a eu quand il est arrivé à l'assaut de Nimbus la pointe de vitesse, les belles foulées qu'on avait admirées à l'arrivée de Derby, mais il s'est heurté à un adversaire que l'attaque n'a nullement décontenancé et qui y a résisté assez confortablement. Nimbus du reste ralliait la majorité des suffrages. STUART.

LE PRIX DES SABLONS. — Le Tournant. *Templier III a mené devant Shannon, Dagor, Baldaquin, Nimbus et Isard II. Entre les tournants, Nimbus venait en dehors.*

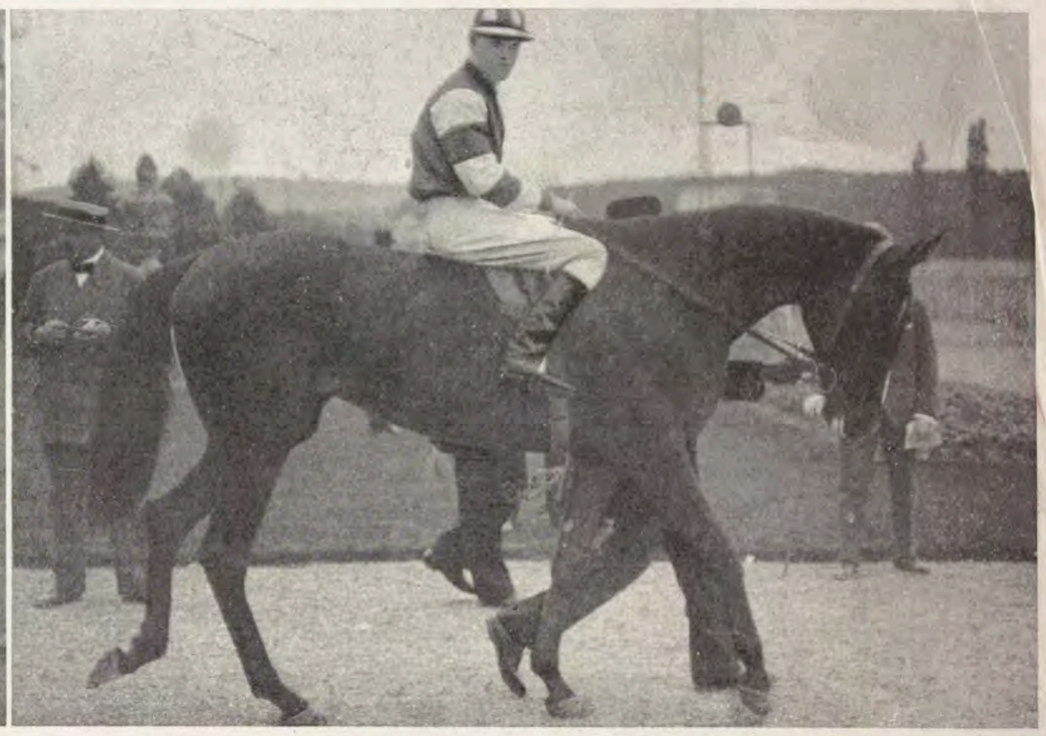


L'ARRIVÉE DU PRIX DES SABLONS. (30.000 fr.) *Dans la ligne droite, Nimbus se détachait et résistait à l'attaque de Dagor, l'emportant d'une demi-longueur.*

LE PRIX DE FONTAINEBLEAU. (15.000 fr.) *Cornelius Nepos a d'abord mené. Dans le dernier tournant, Oreste II passait et, résistant aux efforts de Kummel, l'emportait de trois quarts de longueur.*



SARDANAPALE
Sardanapale par Prestige et Gemma, au baron M. de Rothschild (Doumen), gagnant du Prix Lagrange.



DURBAR
Durbar par Rabelais et Armenia, à M. H.-B. Duryea (Mac Gee), second du Prix Lagrange.

LES PREMIERS VAINQUEURS

PAR RENÉ RIONDET.

Comme Saint-Pé l'an dernier, Durbar, après avoir remporté le prix de Saint-Cloud et le prix Delâtre, est arrivé second dans le prix Lagrange. Il a dû baisser pavillon devant Sardanapale.

Il est juste d'ajouter, à la décharge de Durbar, que le résultat de cette épreuve ne peut être admis sans réserves, étant donné que la course a été disputée sur le parcours un peu spécial de l'hippodrome d'Enghien. On disserta sans doute longtemps sur le degré d'exactitude que l'on doit reconnaître au classement fourni par le prix Lagrange.

Ce n'est fort heureusement pas notre rôle, dans cette rubrique, de nous prononcer au sujet des arguments que l'on peut apporter sur cette question. Nous devons nous borner, sauf exception, à accepter le résultat brutal, et l'expérience nous apprend que cette tactique est bien près d'être la plus sage.

L'exemple le plus typique que nous puissions invoquer à l'appui de cette thèse simpliste remonte à l'année 1907. Calomel, qui s'était remarquablement comporté l'année précédente alors qu'il avait deux ans, avait fait sa rentrée dans le prix de Fontainebleau, où il avait battu brillamment deux malheureux concurrents, Glion et Mégot. Quelle ne fut pas la stupéfaction générale, lorsque, neuf jours après, dans le prix Citronelle, Calomel échoua de deux longueurs et demie derrière Mordant et Biniou, qui faisaient dead-heat.

Or, ce prix Citronelle se disputait sur l'hippodrome du Tremblay qui avait été inauguré à la fin de l'année précédente. De là à prétendre que la configuration spéciale de la piste avait entraîné la fausseté du résultat, il n'y avait qu'un pas. Celui-ci fut franchi d'autant plus facilement que les trois performances suivantes de Calomel furent des victoires : dans le Biennal de Longchamp devant Ouadi Halfa et Bon, dans le prix La Rochette devant Roi Hérode et Messager, dans le prix des Acacias devant Montjoie et Evohé.

L'inexactitude de ce prix Citronelle fut donc élevée à la hauteur d'un principe. Et pourtant la série des succès de Calomel s'arrêta complètement avec le prix des Acacias. Mordant, au contraire, confirma sa victoire du Tremblay par son triomphe dans le prix du Jockey Club et sa place de second dans le Grand Prix de Paris, derrière Sans Souci II; de son côté, Biniou fournit des preuves certaines de sa qualité au cours d'une longue carrière plus spécialement illustrée par sa double performance dans le prix du Conseil Municipal, où il se plaça second à trois ans et premier, sous la grosse surcharge, à quatre ans.

Généralement les courses importantes, qui inaugurent la saison, sont de véritables escarmouches et l'on est obligé d'attendre parfois jusqu'au prix du Jockey Club pour assister à une rencontre entre leurs différents vainqueurs.

Nous avons pourtant vu, l'autre jour, la forme récente, représentée par Durbar, aux prises avec la forme de deux ans personnifiée par Le Grand Pressigny, Sardanapale et Dorrit, auxquels le handicapeur de l'Optional avait attribué respectivement sur leur carrière de l'an dernier, 65 kilos, 60 kil. 1/2 et 60 kilos.

Que restera-t-il, dans quelques mois d'ici, de l'estime que nous accordons actuellement à ce quatuor? C'est ce que nous allons essayer de deviner grâce aux raisonnements que l'on peut échafauder d'après la théorie de l'élevage :

A tout seigneur tout honneur; nous commencerons par l'examen de la naissance de Sardanapale.

Si l'on s'en tient à l'enseignement fourni par les données d'élevage, la victoire de Sardanapale se présente comme une véritable surprise. Pour nous expliquer, nous allons envisager la carrière au haras de son père Prestige.

Les débuts de ses produits datent de 1910; voici les résultats qu'ils ont obtenus depuis cette date :

	Nombre des vainqueurs	Nombre des victoires	Argent gagné
1910	1	1	22.370 francs
1911	9	20	98.842 —
1912	12	19	158.730 —
1913	12	19	183.560 —
Total.....	34	59	463.502 francs

En considérant l'âge des produits, ce total se décompose ainsi :

Pour les deux ans:	19	32	298.072 francs
Pour les trois ans et plus:	15	27	165 430 —

La conséquence indiscutable que l'on doit tirer de ces derniers chiffres, c'est que, jusqu'ici, les produits de Prestige ont fourni à l'âge de deux ans des performances bien supérieures à ce qu'ils ont fait pendant le reste de leur carrière.

Si d'ailleurs nous poussons plus loin notre examen, nous voyons, par exemple, que Brume, après avoir remporté à deux ans le Prix La Rochette, a échoué à trois ans dans ses huit sorties, se contentant de places de seconde comme dans le prix La Rochette ou le prix de Diane.

Un de ses fils, Gloster, qui avait triomphé à deux ans dans le prix Hampton et dans l'Omnium de Maisons-Laffitte, a dû, dans ses six tentatives, à trois ans, borner ses prétentions à un modeste handicap à Saint-Cloud.

Ce sont là les cas les plus typiques; mais combien d'autres pourrait-on citer! Marozia gagnant 24.725 francs à deux ans et 13.280 francs à trois ans; Ponciana, 12.240 francs à deux ans et 1.200 francs à trois ans, etc. Le fait brutal est là d'ailleurs, montrant que les produits de deux ans ont remporté 64 0/0 du total des prix échus à la production.

Quant aux chevaux plus âgés, on n'en compte que deux qui aient fourni quelque performance au delà de l'âge de trois ans. L'un est Golden, qui a paru sept fois à quatre ans pour s'adjuger une victoire et 8.675 francs; trois fois à cinq ans pour prendre une place lui rapportant 270 francs; quant à l'autre, c'est Express, qui a couru huit fois à quatre ans pour une place de 130 francs et six fois à cinq ans pour trois places s'élevant à 640 francs.

Ce sont là des faits indéniables que chacun peut contrôler.

La conséquence, que l'on semblait autorisé à en tirer, c'est que la production de Prestige, très apte à fournir d'excellentes performances dans sa jeunesse, perdait de sa qualité à mesure qu'elle avançait en âge; et tout naturellement on rapprochait cette constatation du fait que le pedigree de Prestige, tout en présentant des courants excellents, comporte certains éléments un peu inférieurs et forme ainsi un amalgame, que l'on n'est pas accoutumé à rencontrer chez les étalons de grand ordre.

Jusqu'à l'autre jour, l'exemple de Sardanapale lui-même semblait pouvoir être invoqué comme une confirmation de la règle. Ses deux premières performances de l'an dernier avaient été des victoires impressionnantes à Deauville dans le prix Morny et à Maisons-Laffitte dans le prix de Seine-et-Oise. Ses deux courses suivantes, tout en étant bonnes, avaient paru marquer un certain déclin, lorsqu'il avait échoué dans le Grand Critérium derrière Le Grand Pressigny et Frileux III, et dans le prix de la Forêt derrière Le Grand Pressigny.

Sa victoire très nette du prix Lagrange paraît, jusqu'à nouvel ordre, devoir le faire ranger, dans la production de Prestige, parmi les exceptions qui confirment la règle.

On peut dire, il est vrai, que le pedigree de sa mère explique cette anomalie dans une certaine mesure. Il est difficile en effet de trouver une réunion plus complète des meilleurs courants de sang du Stud Book Anglais.

C'est, ou plutôt c'était, puisque malheureusement elle vient de mourir, une remarquable poulinière : son père Florizel II, propre frère de Persimmon et de Diamond Jubilee, lui apporte Saint Simon et Hampton. Sa mère, demi-sœur d'une gagnante des Oaks, Bonny Jean, est fille de Rosicrucian et petite-fille de Blair Athol; elle avait déjà donné, par une précédente union avec Florizel II, un vainqueur des Deux Mille Guinées, Vedas; elle se rattache d'ailleurs à une des meilleurs souches de la famille 16, la fameuse famille des Agnes, qui, nous l'avons déjà souvent fait remarquer, n'a pas encore fourni en France les performances qu'il était permis d'attendre, par ce seul fait qu'elle y est représentée seulement par des importations récentes.

Par contre l'union, qui a donné naissance à Sardanapale, n'est pas de celles que l'on peut offrir en modèle, aux éleveurs avides d'enseignements.

René Riondet.

Le Gérant : Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air*, Imprimerie de Vaugirard, H. L. Motti, Dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris